

Tampereen yliopisto

Jukka Vieri

KISKOJA VAI PELTOJA?

Talonpoikaissäädyn valtiopäiväedustajien suhtautuminen rautatiekysymykseen 1863–1882

Historian pro gradu-tutkielma

Tampere 2014

Tampereen yliopisto

Yhteiskunta- ja kulttuuritieteiden yksikkö

VIERI JUKKA: Kiskoja vai peltoja? Talonpoikaissäädyn valtiopäiväedustajien suhtautuminen rautatiekysymykseen 1863–1882

Pro gradu-tutkielma, 93 s., 6 liites.

Historia

Toukokuu 2014

Pro gradu-tutkielmani käsittelee Suomen talonpoikaissäädyn valtiopäivillä antamia puheenvuoroja rautatiekysymyksestä. Olen tutkinut sisällönanalyysin keinoin, miten talonpojat näkivät rautatien teknologisenä innovaationa, taloudellisenä tekijänä sekä paikkakuntakohtaisena ilmiönä. Aikarajaukseni käsittää yhteensä viidet eri valtiopäivät, joiden välillä on kolme tai joskus viisikin vuotta. Tuona ajankohtana, 1860–80-luvuilla tehtiin päätökset Suomen rataverkon pääpiirteistä. Hyvin suuri osa ehdittiin jopa rakentaa tuona aikana. Tutkielmassa keskityttiin muuttamiin talonpoikiin, joilla on muun yhteiskunnallisen asemansa tai valtiopäivillä osoittamansa aktiivisuuden tähden näkyvä osuus rautatieasiassa. Tällaisia henkilöitä olivat esimerkiksi Agathon Meurman ja Pietari Päivärinta, sekä rautateitä kotipaikkakunnilleen ajaneet Iisakki Hannuksela sekä Johan Erik Keto. Lähdeaineistona olivat miltei yksinomaan talonpoikien keskustelupöytäkirjat viisien valtiopäivien ajalta. Valiokuntien pöytäkirjoja tai yksityisiä muistelmia tai kirjeitä ei käytetty, mutta talonpoikaiston ajatuksia koostettiin myös muista lähteistä.

Talonpoikain sääty on useaan otteeseen jäänyt tutkimuskirjallisuudessa opposition asemaan. Talonpojat vastustivat rautateiden rakentamista useammin kuin muut kolme säätyä, mutta siitä huolimatta talonpoikia ei voida pitää rautatievastaisena säätyinä. He eivät vastustaneet rautateitä niiden uutuu- den tähden, vaan yleensä puhtaasti taloudellisista syistä. Maatalouden heikko tila 1860-luvulla pelotti useita edustajia ja rautateiden rakentamisen pelättiin tuhoavan suuriruhtinaskunnan talouden kokonaan. Suurta erimielisyyttä aiheutti myös paikkakuntakateus. Etelä-Suomeen rakennetut rata- kiskot eivät näyttäytyneet pohjois- ja itäsuomalaisille edustajille välttämättä uusina hienoina paran- nuksina, vaan kaukaisina, rahaa vievinä turhakkeina. Säädyn äänestykset olivat monesti täpääriä ja joskus uudet ratarakennukset ratkaistiin tai hylättiin tasapelin jälkeen arvalla. Tärkeäksi osaksi muodostui arvioida, koska enemmistön – siis ei koko säädyn – mielipiteet kasvoivat rautateille suo- tuisiksi. Valtiopäivien toimintamalli on vaikuttanut huomattavan paljon siihen, että kuva talonpojis- ta rautateiden vastustajina on lujittunut. Todellisuudessa talonpoikaissäädyssä tehtiin hyvin paljon rautatiealoitteita ja useat edustajat havittelivat rautatietä omalle paikkakunnalleen. Talonpojat suo- rastaan kilpailivat rautateistä 1880-luvulta lähtien.

Rautateiden levitessä pohjoiseen ja itään suopeus niitä kohtaan kasvoi huomattavasti. Rautatietutki- ja Wolfgang Schivelbuschin ajatus ajan ja paikan katoamisesta näkyi valtiopäiville tuoduissa ano- muksissa uusista yhteyksistä. Talonpoikaisedustajatkin ymmärsivät, miten rautatie kykeni hävittä- mään paikkakuntien välisiä eroja ja tuomaan niitä lähemmäs toisiaan. Näin lähentyivät suomalaiset myös henkisesti toisiaan. Rautateiden rakentaminen oli osa kansallisidentiteetin rakentamista, vaikei sitä sellaiseksi varmasti miellettykään. Vuosien kuluessa säädyn koostumus muuttui hyvin paljon, kun säätyläistalonpojat valtasivat edustuspaikkoja niin sanotuilta ”puhtailta talonpojilta”, tavallisilta viljelijöiltä. Säätyläisten suhtautuminen rautatiekysymykseen oli yleisesti sallivampaa ja johti osaltaan säädyn kääntymiseen rautatiemyönteiseksi. Tätä ennen säädyssä oli jo vallalla hyvin positiivinen rautatiehenki, joten talonpojat ymmärsivät alusta lähtien rautateiden suuren merkityk-

sen talouden veturina, mutta pelkäsivät samalla niitä monia onnettomuuksia, joita panostaminen vielä tuntemattomaan teknologiaan voisi tuoda pienelle, köyhälle Suomen suuriruhtinaskunnalle.

Sisällysluettelo

1. TALONPOIKA – KEHITYKSEN IKIAIKAINEN JARRU?	1
1.1 Yhtä tyhmä kuin Jumala viisas? – Talonpoikien väärin tulkittu sääty	1
1.2 Tutkimuskysymys ja aiempi tutkimuskirjallisuus.....	5
1.3 Lähdeaineisto ja metodi	6
2. ”RAUTATIE MUUTTAÄ IHMISKUNNAN SUUNNAN, ELÄMÄN SÄVYT JA MUODOT” – RAUTATEIDEN KEHITYS JA TALONPOIKIEN TAUSTAT	9
2.1 Rautateiden kansainvälinen kehitys.....	9
2.2 Rautatie Venäjän imperiumissa.....	13
2.3 Kiskot saapuvat Suomeen.....	15
2.4 Talonpoikien sosiaalinen tausta ja muiden säätyjen vaikutus	21
3. ARGUMENTOINTI TEKNIIKAN KAUTTA	26
3.1 Kehitystintä niin maataloudessa kuin kuljetusyhteyksissä	27
3.2 Talonpojan näkemys rautatiestä kuljetusvälineenä	30
3.2.1 Kulkuväline, joka tuo sivistystä.....	30
3.2.2 Argumentointi matkustamisesta ja kuljettamisesta.....	32
3.3 Rautateiden muut käyttötarkoitukset.....	35
3.3.1 Sotilaskäyttö argumenteissa.....	35
3.3.2 Rautatiestä toivotaan katovuosien torjujaa	37
3.4 Vesiväylät vai rautatiet?	39
3.4.1 Vesiyhteyksien pitkät perinteet.....	40
3.4.2 Kanavat ja rautatiet ”kilpailutetaan”	44
4. KÖYHÄ SUOMENMAA – TALOUDELLINEN NÄKÖKULMA.....	47
4.1 Radanrakentaminen maatalouden uhkana	48
4.2 Köyhän ei kannata rakentaa?	50
4.2.1 Helsinki–Hämeenlinna-yhteys valaa epäuskoa tulevaisuuteen	51
4.2.2 Suomen pääelinkeino ei sallita vaarantua.....	53
4.2.3 Lainanotto arveluttavaa edustajia.....	57
4.2.4 Rautateistä aletaan hiljalleen kilpailla 1870-luvulla	63
4.3 Yksityiset rakentajat vastaan valtio	66
5. OMA MAAKUNTA MANSIKKA – KOTIPAikka RAUTATIEPOLITIIKAN PONTIMENA	71
5.1 Paikkakuntien suuret erot	72
5.2 Case Pohjanmaa – Maakunnan taistelu radasta	79
5.2.1 Ylenkatsottu Pohjanmaa?.....	79

5.2.2 Vaasan rata rakennetaan.....	83
5.2.3 Pohjanmaan rata vai keskirata?	86
6. YHTEENVETO TALONPOIKAIN AJATUKSISTA VALTIOPÄIVÄKESKUSTELUISSA	91
LÄHTEET JA KIRJALLISUUS	94
LIITTEET.....	98
LIITE 1. ERITYISSANASTOA	98
LIITE 2. RAUTATIERAKENTAMISEN LYHYT AIKAJANA HÄMEEN RADASTA OULUN RATAAN.	100
LIITE 3. ERÄITÄ TALONPOIKAISSÄÄDYN EDUSTAJIA.	101
LIITE 4. KARTAT, KUVAT JA KUVAAJAT.	103

1. TALONPOIKA – KEHITYKSEN IKIAIKAINEN JARRU?

Huhtikuun 11. päivänä 1872 Maariankatu 4:n kokoussalissa käydään sähköistyvää keskustelua yhdestä valtakunnan suurimmasta taloudellisesta ponnistuksesta. Edusmies Strähle nousee seisomaan ja ilmoittaa suomeksi säätykollegoilleen, että on Riihimäki-Pietari-yhteyden valmistuttua kääntynyt kannattamaan rautateitä, huomattuaan ne ”ainoaksi neuvoksi nostamaan maan tuotteliaisuutta”.¹ Hän on yksi niistä talonpoikaissäädyn jäsenistä, jotka ovat avoimesti asettuneet kannattamaan Suomen nopeaa siirtymistä rautatieaikaan. Edes suuri lainojen ottaminen tai alussa lupailtu huono tuottavuus eivät ole asettuneet tulevaisuudessa siintävän taloudellisen voiton edelle. Hänen kommenttinsa kuvaa näkyvää ilmapiirimuutosta, eikä suotta. Vasta kymmenen vuotta käytössä ollut tekniikka on lyömässä itseään läpi maan päättäjien keskuudessa.

1.1 Yhtä tyhmä kuin Jumala viisas?2 – Talonpoikien väärin tulkittu sääty

Rautatiekysymys oli yksi säätyvaltiopäivien päätettäviksi tulleista suurista kysymyksistä 1800-luvun jälkimmäisellä puoliskolla. Nuoren parlamentaarisen elimen tehtävänä oli päättää Suomen kulkuyhteyksien kehityslinjoista. Kyse oli sentään uudesta teknologiasta, joka jakoi voimakkaasti mielipiteitä. Talonpoikaissäädystä sen pelättiin ajavan maan vararikkoon ylenmääräisellä velanottamisella ja olevan kaikenlaisiksi hyödytöntä luonnollisten kulkureittien jo tarjotessa kylliksi tarpeita kuljettaa maan vähäisiä vientituotteita. Tämä tutkielma tarkastelee talonpoikaiston suhtautumista rautatiekysymykseen uutena innovaationa.

Suomi oli voimakkaasti maatalousvoittoinen maa muutamine teollisuuskeskittymineen. Maan virkamiehistöä ja vaikutusvaltaa säädäissä hallitsivat määrällisesti pieni aatelisto ja pieniä kaupungeja edustanut porvaristo. Maata omistavaa väestöä, taloudellisesti maan ylempää keskiluokkaa, joka muodosti melko tarkalleen kolmanneksen koko kansasta,³ edusti 55–60 edustajaa valtiopäivien ylineljäkymmentä vuotta kestäneen historian aikana. Säätyvaltiopäivien⁴ aikana talonpoikien valtiopäivämiehet asettuivat useaan otteeseen vastustamaan rautatie-esityksiä ja äänestivät kumoon muissa säädäissä hyväksytyjä aloitteita varojen osoittamisesta uusiin hankkeisiin. Tästä johtuen talonpoikaisto on saanut maineen rautatierakentamista jarruttaneena säätynä, mihin lienee liittynyt myös aimo annos maaseudun takapajuisuuteen liitettyjä stereotyyppioita.

¹ Tampereen yliopiston kirjasto (vastedes TAYK), Talonpoikaissäädyn pöytäkirja I (vastedes Talonps. P) 11.4.1872, 342–343.

² Lainaus on useilla valtiopäivillä vaikuttaneen iisalmelaisedustaja Pietari Kumpulaisen Pietarin rataa ja rautatierakentamista yleensä puoltaneesta puheesta vuoden 1867 valtiopäiviltä. Talonps. P II 25.5.1867, 771–773.

³ Krusius-Ahrenberg 1981, 107.

⁴ Ensimmäisinä Suomen valtiopäivinä on totuttu pitämään Porvoon maapäiviä 1809 ja niihin on useaan otteeseen viitattu ”valtiopäivä”-termillä. Tässä tutkielmassa ensimmäisiksi säätyvaltiopäiviksi katsotaan vasta vuoden 1863 valtiopäivät Helsingissä. Mikäli valtiopäiviin viitataan järjestysnumerolla, esim. 3. valtiopäivät, kyseessä on vuoden 1872 valtiopäivät, vuosien 1863–64 valtiopäivien ollen ensimmäiset. Lisää Porvoon maapäivistä kts. Jussila 2004.

Oulun radan 100-vuotisjuhlallisuuksiin painetussa artikkelissa Samuli Onnela kuvaa Pohjanmaan radan syntyvaiheita näin:

”Pohjanmaan rata nousi esille jo vuosien 1863–1864 valtiopäivillä. Mutta talonpoikaissäätö vastusti ankarasti joutavanpäiväistä uhrausta; Pohjanmaata voitaisiin tukea toki muutoinkin kuin turhanpäiväinen rata rakentamalla. Kuitenkin seuraavilla valtiopäivillä Ilmajoen edustaja Iisakki Hannuksela puhui voimakkaasti Pohjanmaan radan puolesta ja kysyi epäileviltä tuomailta ”*miksi Pohjanmaata kaikin mokomin oli ylenkatsottava*”.⁵

Lainauksen perusteella voisi hyvinkin uskoa talonpoikaissäädyn olleen rautatieasiassa patavanhoilinen ja vain muutamien kauaskatseisten nousseen puolustamaan Suomenmaan rautateiden syntyä. Itse asiassa voisi olettaa, ettei vuosina 1863–64 noussut *yhtään* sellaista kommenttia, että rautatie voisi olla myös hyödyllinen. Tämä innosti minua tutkimaan Onnelan esiin nostamaa valtiopäivämies Iisakki Hannuksela, ilmajokista talonpoikaa, jolla näytti olevan valtaisa vaikutus rautatierakentamisen aikaan saamiseen.⁶ Seminaarityössäni osoittamani tulokset kertoivat kuitenkin jotain muuta. Iisakki Hannuksela oli vain yksi monista rautatien puolustajista, eivätkä hänenkään motiivinsa kummunneet yksiselitteisesti uuden teknologian ihailusta. Todennäköisesti hän sai kiivaan rautatiefanaatikon maineen tuskastuttuaan vuoden 1867 valtiopäivillä siihen, ettei – säätyjen edellisillä valtiopäivillä tekemän päätöksen ohittaen – rataa rakennettukaan Hämeenlinnasta Tampereelle. Sen sijaan se vedettiin Riihimäeltä Lahden ja Viipurin kautta Pietariin, mikä hidasti merkittävästi Pohjanmaalle suuntautuvan ratahankkeen aloittamista. Sen sijaan Hannukselan rinnalla rata-asioita puolustivat useat eri edustajat ja osa vieläpä huolimatta siitä, oliko rautatie kulkemassa heidän kotipitäjänsä lävitse.

Todellisuudessa hyvin harva talonpoika näki rautatien sellaisena hirviönä, jota oli kaikissa yhteyksissä vastustettava. Hämeenlinnan ja Pietarin ratojen rakennusta käsitellyt Oiva Turpeinen jakoi talonpoikien kommentit puolustajiin ja vastustajiin problematisoimatta sitä, *miksi* he asettuivat kannattamaan jompaakumpaa puolta ja pikemminkin vain esitteli heidän sanomisiaan kuin analysoi niitä perinpohjaisesti. Seminaarityössäni osoitin, että vaikka Turpeinen luki Iisakki Hannukselan Lahden-radan vastustajiin, hän ei vastustanut rautateitä periaatteesta, vaan pikemminkin rakkaudesta omaan kotimaakuntaansa.

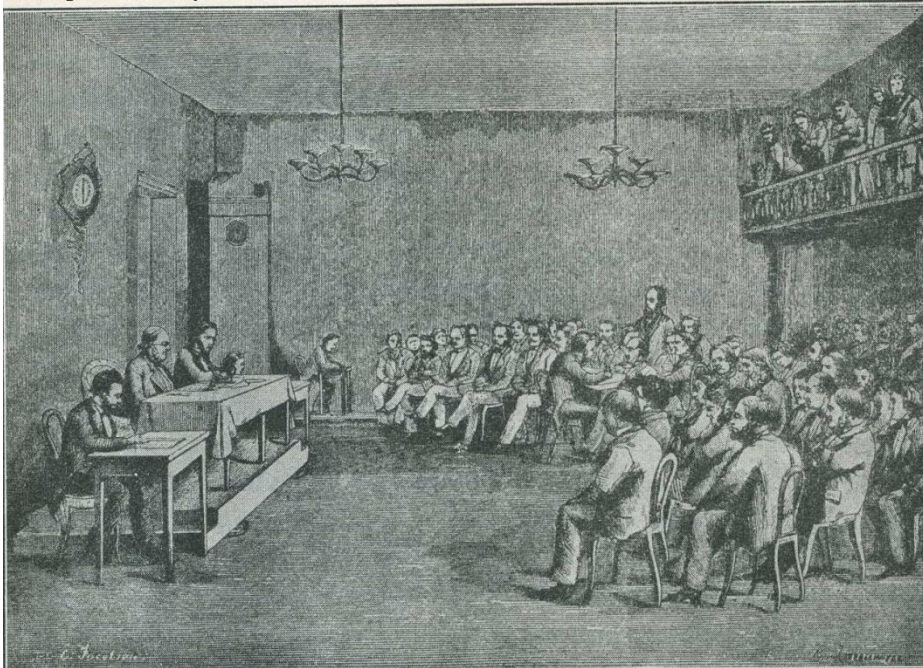
Säätyvaltiopäivien päätöksen teko eroaa monella tavalla modernista yksikamarisesta eduskuntalaitoksesta. Säädyt keskustelivat päätöksistään kokouksissa, joissa muiden säätyjen edustajat eivät

⁵ Onnela 1986, 7. Kursivointi alkuperäisasussaan.

⁶ Tampereen yliopisto, Mervi Kaarnisen ryhmä, tarkastettu 26.3.2013. Talonmies Iisakki Hannuksela (1827–1889) toimi Ilmajoen tuomiokunnan edusmiehenä 1867, 1877–78 ja 1882. Suomenmielinen, mutta ruotsiakin sujuvasti puhunut Hannuksela valittiin jokaisella valtiopäivillään valiokuntiin. Katso LIITE 3.

olleet läsnä.⁷ Äänestystulokset julistettiin säädyn päätöksiksi, jolloin niistä käyty debatti hukkuu valtioasiakirjojen ulottumattomiin. Ainoastaan tutkimalla talonpoikaiston keskustelupöytäkirjoja, on mahdollista tutkia edustajien esittämiä lausuntoja rautateiden puolesta ja vastaan. Näistä tehtävissä tulkinnoissa on myös oltava tarkkana siinä, milloin jokin päätös kuvastaa säätyä *yksimielisesti*, milloin ainoastaan sen *enemmistön* päätöstä ja kuinka suuri tämä enemmistö on. Säätyä, jonka 56 edustajasta 25 äänestää rautatierakentamisen puolesta, ei voida katsoa rautatievastaiseksi säädynsä.

KUVA 1. Talonpoikaissäädyn istunto vuonna 1877. Lähde: Hytönen, Viljo. Talonpoikaissäädyn historia. 1923.



Eräs aiemman tutkimuksen ongelmista käsiteltäessä talonpoikaiston asennoitumista liittyä valtiopäivien toimintaan. Spesifeissä aluetutkimuksissa on mahdotonta upottaa kovinkaan syvälle säädynsä käytyyn keskusteluun, äänestystuloksiin tai niistä nostettuihin vastalauseisiin,

jotka todella kertovat edustajien omista kannoista. Seppo Zetterberg toteaa VR:n 150-vuotishistoriassaan Suomen ensimmäisillä valtiopäivillä päätetyistä rautatiehankkeista, että ”kolme säätyä oli rautateiden kannalla, mutta talonpojat purnasivat”.⁸ Tutkijalla ei tässä tapauksessa ole tarvetta alkaa avata säädynsä tapahtunutta pitkää keskustelua, puntarointia ja jäsenten erimielisyyttä. Zetterbergin teoksen tarkoitus on toimia Valtionrautateiden historian yleisteoksena. Mielikuva kehitystä vastustavasta säädystä on kuitenkin syntynyt. Tämä talonpoikien ”purnaaminen” sisälsi useiden pöytäkirjansivujen verran keskustelua niin puolesta kuin vastaan rautateiden. Ymmärrettävästi tutkija on tässä tapauksessa kiinnittänyt huomionsa erityisesti lopputulokseen, ei siihen johtaneisiin syihin. Yleisiä tulkintoja talonpoikien ainaisesta vastustuksesta löytyy kuitenkin historiankirjoituksesta, kuten Tapio Onnelan Oulun radan historiikki osoittaa.

⁷ Vuodesta 1863–64 säädyn kokoontuivat vielä yhteisissä tiloissa, mutta myöhemmin ne aateliston Ritarihuoneen osoit-tauduttua liian ahtaaksi kokoustivat itse vuokraamissaan tiloissa ympäri Helsinkiä. Säädyjen kokoukset olivat kuitenkin avoimia yleisölle ja lehdistölle. Krusius-Ahrenberg 1981, 139.

⁸ Zetterberg 2011, 31.

Säätyjako 1800-luvulla ei merkinnyt, että mikään Suomen neljästä säädystä olisi ollut yksimielinen – kuten eivät ole modernit puolueetkaan. Säätyvaltiopäivien toiminta perustui siihen, että säädyn neuvottelivat keskenään valiokuntien valmistelemista lakiehdotuksista tai yksittäisten edustajien esille nostamista anomuksista. Tämän jälkeen asiasta äänestettiin ja tulos julistettiin säädyn päätökseksi. Tieto päätöksestä lähetettiin takaisin valiokuntiin, jotka keräsivät kaikkien neljän säädyn vastaukset. Mikäli ehdotus sai kolmen säädyn hyväksynnän, se voitiin julistaa uudeksi laiksi. Joissain tapauksissa, kuten valtionlainan ottamisessa, vaadittiin yksimielinen päätös, eikä millegään säädylle saanut asettaa nimenomaisesti sitä koskevia lakeja ilman puheenalaisen säädyn omaa suostumusta. Oman lisänsä politikointiin toivat kielipuolueet. Fennomaanien vaikutus alkoi jo 1870-luvulla olla merkittävä tekijä, sen sijaan svekomaanit vakiinnuttivat asemansa vuoden 1882 valtiopäivillä. Mitään puolueorganisaatiota näillä ryhmittymillä ei ollut, vaan ne olivat pikemminkin keskustelukerhoja ja noudattivat alkeellista puoluekuria.⁹

Ongelmana oli myös, että säädyn tekivät usein omia viilauksiaan lakeihin ja hyväksyivät ne muutettuina esityksinä. Tämän vuoksi valiokuntien oli yritettävä löytää asiasta mahdollisimman paljon kaikkia osapuolia miellyttävä ratkaisu, palauttaa se säädyn päätettäväksi ja odotettava niiden ratkaisua. Tämän jälkeen suoritettiin yhteensovitus, jossa valiokuntakin joutui pahimmassa tapauksessa äänestämään. Mikäli voitiin katsoa, että kolme säädyn tuki aloitetta, se tuli uudeksi laiksi. Muussa tapauksessa vanha laki jäi voimaan. Vaikka valiokunnissa oli yleensä kuusi aateliston edustajaa sekä kolme jäsentä kustakin muusta säädystä, valiokuntien äänestykset hoituivat säädynä.¹⁰ Merkillepantavaa kuitenkin on, että aatelisto hallitsi valiokuntien puheenjohtajapaikkoja, eikä yhtäkään talonpoikaa valittu koko säätyvaltiopäivien historian aikana valiokunnan puheenjohtajaksi.¹¹

Näissä oloissa rautatiekysymys saattaisi hyvinkin kehittyä aiheeksi, joka kysyi edustajilta lähinnä henkilökohtaista näkemystä, eikä suoranaisesti esiintynyt koko säädyn intressinä. On tietenkin eri asia tutkia talonpoikia sosiaalisena ryhmänä kuin talonpoikaissäädyn valtiopäiväedustajia. Valtiopäivämiehet edustivat pitäjiensä väestöä, mutta aivan kuten nykyaikaisen yksikamarisen eduskuntalaitoksen kansanedustajat, hekin saattoivat puhua monesti ”omalla nimellään”. He erottautuivat maan tavallisista talonpojista jo siinäkin, että olivat monesti sivistyneempiä ja tietoisempia ympäröivästä maailmasta – syy, miksi heidät lähetettiin edustamaan valtiopäiville. Valtiopäiväedustajat tekivät Monta kertaa aloitteita nimenomaan omien pitäjäläistensä puolesta.

⁹ Mickelsson 2007, 56–58. Kielipoliittinen jako näkyi erityisen hyvin lehdistössä, sillä puolueiden puheenjohtajat olivat yleensä myös lehden päätoimittajia.

¹⁰ Lilius 1974, 251, 281, 192; Tuominen 1974, 384–385

¹¹ Lilius 1974, 237.

1.2 Tutkimuskysymys ja aiempi tutkimuskirjallisuus

Rautatiekysymys on paitsi kiinnostava, myös perusteltu aihealue tämän pro gradu-työn lähtökohdaksi. Viljo Hytönen kirjoitti talonpoikaissäädyn historian jo vuonna 1926, mutta hänen teoksessaan on joitain mielenkiintoisia aukkoja. Hytönen ei nimittäin käsittele rautatiekysymyksiä kuin nimellisesti.¹² Yksittäisiä valtiopäiviä leimasivat yleensä suuret yhteiskunnalliset asiat, kuten uusi kirkkolaki 1867 tai asevelvollisuuskysymys 1877–78. Rautatiehankkeet olivat kuitenkin kalliita ponnistuksia. Vaikutusvaltainen talonpoikaishedustaja Agathon Meurman koki vuonna 1882, kolmansilla valtiopäivillään, että tuolloin esillä ollut radanrakennuskysymys oli hänen silloisen valtiopäivämiesuransa vaikein päätös. Rautatiekysymykset jakoivat säädyn mielipiteitä voimakkaasti, kuten tuon myöhemmin työssäni esille.

Tutkin talonpoikaissäädyn edustajien teknologisia, taloudellisia ja paikkakuntakohtaisia näkemyksiä rautatiehen viisillä valtiopäivillä vuosivälillä 1863–1882. Tällä tarkoitan rautateiden hiljattaista hyväksymisprosessia, sillä kyseisen kahdenkymmenen vuoden aikana rautatie muuttui Suomessa uudesta innovaatiosta normaaliksi osaksi yhteiskuntaa. Suomen rataverkon suurimmat työt suoritettiin tuona aikana ja ne herättivät odotetusti hyvin erimuotoista keskustelua eri valtiopäivillä. En pyri vain esittelemään eri edustajien esittämiä kommentteja, vaan tekemään tulkintoja heidän puheen- vuorojensa merkityksestä säädyn sisäiseen päätöksentekoon ja toisaalta heidän maailmankatsomuksestaan uusien keksintöjen suhteen. Olen painottanut tutkimustani myös niihin edustajiin, jotka ovat edustaneet tuomiokuntaansa vähintään kaksilla eri valtiopäivillä. Heidän tekemistään argumenteista voidaan nähdä noiden vuosien aikana tapahtunut ajattelun muutos tai sen pysyminen entisissä uomissaan. On hyvä muistaa, että valtiopäivien välillä oli kolmesta viiteen vuotta, jonka aikana monet tehdyt päätökset ehtivät konkretisoitua ja niistä saatiin siten myös kokemuksia. Niin ikään on syytä muistaa, että edustajat – etenkin useilla valtiopäivillä toimineet – ikääntyivät merkittävästi, mikä myös on voinut vaikuttaa heidän mielipiteisiinsä.

Tutkimuskirjallisuuteni kirjo on laaja-alainen ja käsittää niin rautatieaiheista kuin talonpoikien historiallista tutkimusta. Edellä mainitun Viljo Hytösen teoksen lisäksi käytän rautatieteoriallisina lähde- teoksina Wolfgang Schivelbuschin tutkimusta *Junamatkan historia*, sekä George Revillin teosta *Railway*. Schivelbusch on yksi junahistorian klassikoista, joka esittelee mm. teorian junien vaikutuksesta ajan ja paikan katoamiseen. George Revill sivuaa myös tätä aihetta, mutta keskittyy erityisesti junien ulkoiseen imagoon, niiden näyttäytymiseen taiteessa ja asemaan valtion rakentajana. Valtion rautateiden historian tärkein yleislähde on Seppo Zetterbergin *Yhteisellä matkalla. VR 150 vuotta*. Zetterbergin teoksen tukena käytän kuitenkin VR:stä jo vuonna 1912 kirjoitettua teknis-

¹² Kts. Hytönen 1923.

tä historiikkia, joka on edelleen paras 1800-luvun suomalaisen rautatien kuvaus. Suhteeni tähän teokseen on hieman kaksijakoinen, sillä sen voi ikänsä puolesta luokitella jo miltei lähteeksi tutkimuskirjallisuuden sijaan. Rautatien historian osalta olen myös perehtynyt muuhun ulkomaiseen tutkimukseen. Teknistä puolta 1800-luvun oloista ovat avanneet myös Karl-Erik Michelsen insinööritaidon tutkimuksessaan *Viides sääty* ja Turkka Myllymäki *Suomen kanavien historiassa*. Nämä teokset ovat auttaneet ymmärtämään Suomen kulkuyhteyksien kehittymistä myös rautateiden kanssa kilpailleen höyrylaivaliikenteen kantilta.

Talonpoikien historiaa käsitellessä ei voi ohittaa Eino Jutikkalaa, jonka *Suomen talonpojan historia* on edelleen tärkeitä perusteoksia. Jutikkalan työ avaa talonpoikien elämää, velvollisuuksia ja asemaa kokonaisuutena, niin taloudelliselta kuin yhteiskunnalliselta kannalta. Lisäksi olen perehtynyt aiheeseen mm. Suomen maatalouden historian kautta, joista yksi tärkeimpiä on ollut Matti Peltosen *Talolliset ja torpparit. Vuosisadanvaihteen maatalouskysymys Suomessa*. Peltosen valottaa talonpoikien asemaa nimenomaan maataloustuottajana.

Henkilöihin olen perehtynyt Kansallisbiografian, mutta myös Vilho Hytösen *Talonpoikaissäädyn historian* kautta. Lisäantia tuovat muutamat paikallishistorian teokset. Joidenkin yksittäisten edustajien elämää olen tutkinut asiakirjojen ja lähdeteosten avulla. Tällaisia henkilöitä, jotka tässä tutkimuksessa nousevat esille, ovat mm. Agathon Meurman, Edvin Avellan, Iisakki Hannuksela, Pietari Päivärinta, Carl Johan Slotte ja Johan Erik Keto.¹³ Aikakauden politiikan tutkimuksessa on käytetty mm. Osmo Jussilan artikkelia *Suomi suuriruhtinaskuntana 1809–1917* teoksessa *Suomen poliittinen historia 1809–2006*, Rauli Mickelssonin *Suomen puolueet. Historia, muutos ja nykypäivä*, sekä Suomen kansanedustuslaitoksen historiateoksia, joihin ovat kirjoittaneet artikkeleita mm. Eino Jutikkala, Lolo Krusius-Ahrenberg ja Patrik Lilius. Ne avaavat 1800-luvun valtiopäiväkäytäntöjä ja poliittista ilmapiiriä.

1.3 Lähdeaineisto ja metodi

Aineistona käytän talonpoikaissäädyn keskustelupöytäkirjoja vuosilta 1863–64, 1867, 1872, 1877–78 sekä 1882. Niiden lisäksi käytän myös valtiopäiväasiakirjoja kyseisiltä vuosilta, jotka sisältävät keisarillisen majesteetin eli hallituksen armolliset esitykset, valiokuntien mietinnöt, kirjelmät, vastalauseet ja säätyjen tekemät päätökset. Nämä pöytäkirjat on painettu joskus vuosikymmeniä valtiopäivien jälkeen ja niiden henkilöluetteloissa voi olla puutteita.¹⁴ Pöytäkirjat ovat pääosin suomenkielisiä, kuitenkin sillä poikkeuksella, että ruotsinkielisten edustajien lausunnot on vuodesta 1867 lähtien kirjoitettu ruotsiksi. Myös ennen vuotta 1872 olevia asiakirjat ovat ruotsinkielisiä. Mikäli

¹³ Henkilöistä on koostettu lyhyt biografia tutkielman loppuun (LIITE 3).

¹⁴ Puttonen et al. 2012, 7.

olen tehnyt suoria lainauksia ruotsinkielisistä keskusteluista, niiden alkuperäismuoto löytyy alaviitteestä.

Pöytäkirjojen teossa ei ennen vuotta 1877 käytetty talonpoikaissäädystä pikakirjoittajaa, minkä johdosta lausunnot, ellei niitä jätetty kirjurille kirjallisina, ovat yleensä lyhyitä ja ympärilyöreämpiä. Tämä ei kuitenkaan merkittävästi vaikuta tulkintojen tekemiseen. Pöytäkirjoista selviää mm. henkilöiden pitämät puheenvuorot kyseessä olevasta asiasta, heidän mahdolliset vastalauseensa tai yhtymisensä jonkin toisen puhujan mielipiteeseen. Äänestystulokset eivät olleet julkisia, joten lopullista totuutta siitä, miten valtiopäivämies äänesti, ei voida koskaan saada. On kuitenkin perusteltua olettaa hänen äänestäneen kuten on argumentoinutkin. Kaikki edustajat eivät kuitenkaan kommentoineet kaikkia käsillä olevia asioita ja suuri osa näyttää myös äänestäneen tyhjää.¹⁵

Käytän tutkielmani metodina sisällönanalyysia. Humanistisissa tieteissä ja etenkin historiatieteessä on yleensä porauduttava monimutkaisiin tulkintoihin ja ristiriitaisiin teemoihin. Käsillä oleva tutkielma on laadullinen. Jari Eskolan mukaan laadullisen tutkimuksen tekeminen onkin määrällistä haastavampaa.¹⁶ Tästä syystä tutkielman työkalujen on mahdollistettava joustava lähestyminen aiheeseen. Jouni Tuomi ja Anneli Sarajärvi ovat teoksessaan *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi* kuvanneet kolmea sisällönanalyysin mallia: aineistolähtöistä, teoriaohjaavaa ja teorialähtöistä. Ne ovat hyvin erilaisia tulkintamalleja. Karkeana jakona aineistolähtöinen sisällönanalyysissä teoreettinen kokonaisuus nousee aineistosta itsestään, teoriasidonnaisessa sisällönanalyysissä jokin aikaisempi teoria antaa viitepohjaa aineistolle, kun taas teorialähtöisessä sisällönanalyysissä aineistoa tarkastellaan tiukasti aikaisemman teorian pohjalta.¹⁷

Valitsin *teoriasidonnaisen sisällönanalyysin*¹⁸ mallin siitä syystä, että se parhaiten soveltuu historiatieteen puitteisiin. Analyysin teossa voidaan käyttää teoreettisia kytkentöjä, mutta ne eivät kontrolloi analyysin tekoa yhtä jyrkästi kuin teorialähtöisessä sisällönanalyysissä. Näin ollen edellinen tutkimuskirjallisuus tai jokin vallitseva teoria ei ohjaa nyt tehtävää tutkimusta. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että tutkimuksen aikana tullaan edellisiä tutkimuksia ja tulkintoja kuljettamaan analyysin mukana, mutta ne toimivat ainoastaan ajatusten herättäjinä. Teorialähtöinen sisällönanalyysi olisi aivan liian tiukka ja sen onkin kuvattu olevan suosittua erityisesti luonnontieteiden parissa.

¹⁵ Ensimmäisten valtiopäivien jälkeen säädystä linjattiin, että yksi puhuja saisi käyttää kolmesta neljään puheenvuoroa käsiteltävänä olevassa asiassa.

¹⁶ Eskola 2010, 179.

¹⁷ Tuomi & Sarajärvi 2009, 96–100; Eskola 2010, 182.

¹⁸ Tuomi ja Sarajärvi käyttävät teoriasidonnaisesta sisällönanalyysistä termiä teoriaohjaava. Koen kuitenkin paremmaksi käyttää termiä teoriasidonnainen kuten Jari Eskola tekee, sillä se kuvastaa paremmin sitä, miten tutkielmani analyysi etenee.

Aineistolähtöinen analyysi taas on melkoisen mahdotonta, sillä talonpoikia ja käsillä olevaa aineistoa on tutkittu jo yli vuosisata.

Sisällönanalyysin tarkoituksena on pilkkoa aineisto osiin ja ryhmitellä tai luokitella se uudelleen. Tämä voidaan tehdä esimerkiksi *teemoittelemalla*. Tällöin tarkastellaan, mitkä ovat olennaisimmat tekstistä esiin nousevat asiat.¹⁹ Aineistosta on nostettu kolme päällimmäistä, talonpoikien ajattelua hallinnutta teemaa, jotka on tutkielmassa jaettu kolmeksi omaksi analyysiluvukseen. Nämä teemat ovat *teknologia*, *talous* ja *paikkakunta*. Teknologia-lukuun sisältyvät myös kulttuuriset vaikutukset, joita tutkitaan Hannu Salmen esittelemän teknologian mentaalihistorian keinoin. Teknologian omaksuminen on nimittäin vahvasti sidoksissa kulttuurisiin tekijöihin. Avaan teknologian käsitteen paremmin 3. luvussa. Jokaisen kolmen teemaluvun tarkoitus on nostaa esiin erilaisia näkemyksiä, joilla rautateitä joko kannatettiin tai vastustettiin. Niiden tarkoituksena ei siis ole löytää jotain yhtä yleistävää esitystä, vaan etsiä kommenttien väliltä erilaisuuksia. Näistä muodostuu poliittisessa pelissä pieniä konsensuksia, erilaisten syiden yhteen saattamia ”kuppikuntia”, jotka usein jäävät pimentoon päätöksen teon alle.

Teemojen erittelyssä on käytettävä vakavaa harkintaa. Tuomi ja Sarajärvi toteavat, ”ettei ole olemassa sellaista tieteellistä metodologiaa, joka takaisi totuuden etsinnän menestyksen. Tutkimuksen tekijän on itse tuotettava analyysinsä viisaus.”²⁰ Jari Eskola taas huomauttaa, että ”aineistosta ei nouse esiin yhtään tulosta”, joten aineiston tarkastelemisessa on otettava huomioon, onko tietyllä puheenvuorolla erilaisia temaattisia merkityksiä.²¹ Yksinkertaisimmillaan tämän tutkielman on tarkoitus olla deduktiivinen esitys talonpoikaissäädystä, jossa säädyn muodostaman konsensuksen takaa tuodaan esiin yksilön ääni. Tällä tarkoitan säädyn äänestystuloksen syntyneiden päätösten purkamista yksittäisten puheiden tasolle.

Tutkielma koostuu johdannosta, rautateiden historiaa taustoittavasta luvusta, sekä kolmesta teemakappaleesta, joiden huomioidaan kudotaan yhteenvetoluvussa. Johdannossa on käsitelty tutkielmassa käytetyt aineistot, tutkimuskirjallisuus ja näiden tarkastelussa käytetty metodi, sekä annettu perustelut tutkielman olemassa ololle. Taustoittavan luvun on tarkoitus tuoda lukijalle ymmärrystä itse rautatieasiaan ja miksi rautatie on ollut merkittävä osa paitsi teollista, myös kulttuurillista ja yhteiskunnallista kehitystä. Siinä esitellään myös talonpoikien sosiaalista taustaa ja niiden mahdollista merkitystä rautatieasiaan. Teemaluvuissani suoritan kuitenkin tutkimusaineistoni varsinaisen analyysin. 3. luvussa perehdytään rautatien tuloon teknologiakulttuurisesta näkökulmasta. Luku

¹⁹ Moilanen & Rähä 2010, 55.

²⁰ Tuomi & Sarajärvi 2009, 100.

²¹ Eskola 2010, 180.

neljä käsittelee talonpoikain suhdetta rautatiehen taloudellisena ponnistuksena, tutkiskellen siihen liittyviä riskejä ja saavutettavia voittoja. Viimeinen analyysiluku perehtyy rautatien tavoittelemisen paikkakuntakohtaisiin näkemyksiin. Yhteenvetokappale kokoo näiden teemakappaleiden tulokset lopullisiksi tuloksiksi. Tutkielman loppuun on liitetty lyhyt kuvaus tutkielmassa esiintyvistä erityistermeistä (LIITE 1), rautatierakentamisen lyhyt aikajana (LIITE 2) sekä tutkielmassa mainittujen talonpoikaisedustajien elämänvaiheet (LIITE 3).

2. ”RAUTATIE MUUTTA IHMISKUNNAN SUUNNAN, ELÄMÄN SÄVYTTÄ JA MUODOT”²² – RAUTATEIDEN KEHITYS JA TALONPOIKIEN TAUSTAT

Läntisen maailman liikenneinfrastruktuuri koki 1800-luvulla yhden historian suurimmista murroksista. Höyryvoima, jonka valjastaminen teollisuuden käyttötarpeisiin oli alkanut pienin askelin edellisen vuosisadan Englannissa, korvasi tuhansia vuosia käytetyn eläimiin perustuneen maalla liikuttamisen käyttövoiman. Jo teollisen vallankumouksen varhaisessa vaiheessa oli käynyt selväksi, että hevosvoima ja kanavien käyttö asettivat rajoituksia tuotannon laajenemiselle ja markkina-alueen kasvamiselle.²³ Muutos oli paitsi teollinen myös kulttuurillinen, sillä savua ja vesihöyryä uumenistaan sylkevät veturit tulivat osaksi ihmisten kuvaa maisemasta.²⁴ Muutos vaikutti erityisen voimakkaasti maaseudulla, jossa se toi ennen niin kaukaiset seudut suuren maailman kylkeen ja pienensi ihmisen kuvaa maailmankaikkeudesta. Jotta voisimme ymmärtää suomalaisten talonpoikien suhtautumista rautateihin, on tärkeää tarkastella, millainen ilmiö rautatiet olivat aikalaisilleen niin maailmalla kuin Suomessa. Luvussa tarkastellaan myös talonpoikien säätystä ja sen sosiaalista taustaa.

2.1 Rautateiden kansainvälinen kehitys

Höyryllä liikkuvat veturit olivat 1860-luvulla, Suomen rautatierakentamisen alkuaikoina, kansainvälisesti perin nuori ilmiö, joskin itse rautateitä oli ollut Englannissa jo 1590-luvulta lähtien. Kiskoja, joiden materiaalina toimi usein puu, käytettiin erityisesti kaivosteollisuudessa ja niiden vetojuhtana toimi hevonen. Etupäässä kuljetettiin kivihiiltä, minkä vuoksi rautatiet tunnettiin vuonna 1800 Saksan Ruhrin alueella ”englantilaisena hiilitienä”.²⁵ Tekninen kehitys kaupallisiin tarkoituksiin vilkastui 1800-luvun Englannista, teollisen vallankumouksen kehtomaassa, jossa höyryvoimaa oli

²² Schivelbusch 1977, 36. Kyseinen lausuja oli kirjailija Heinrich Heine vuonna 1843, kun Pariisista avattiin rautatieyhteys Roueniin ja Orléansiin. Hän kuvasi ”sitä syvää harmautta, jonka koemme aina, kun tapahtuu jokin uskomaton, ennenkuulumaton asia, jonka seurauksia emme pysty näkemään emmekä ennalta arvioimaan”.

²³ Salmi 1996, 105.

²⁴ Revill 2012, 36–45.

²⁵ Salmi 1996, 106.

hyödynnetty James Wattin höyrykoneesta lähtien.²⁶ Taloudellisen perustan mekaanisen liikenteen kehitykselle loi myös 1815 voimaan tullut viljalaki, joka asetti Britanniassa tuontiviljalle suuret tullit ja teki hevosvoimaan perustuvasta kuljetuksesta kallista.²⁷

Ensimmäisen höyryveturin maailmassa rakensi englantilainen Richard Trevithick vuonna 1804. Näiden varhaisten ”lokomotiivien”²⁸ kömpelyys ja raudasta valmistettujen kiskojen hauraus hättäsivät kuitenkin veturin maailmanvalloitusta. Lisäksi englantilaiset insinöörit uskoivat vielä 1820-luvulla, että sileä rauta ei ottaisi kiinni sileään rautaan, eli veturin pyörät vain pyörisivät paikoil-laan.²⁹ Hevoset kilpailivat hyvin pitkään suosiosta höyrykäyttöisten veturien kanssa. Hevonen osoit-tautuikin aikalaisille eräänlaiseksi vastavoimaksi tunteettomalle höyryvoimalle, vaikka veturi ei aiheuttanutkaan samankaltaista koneiden tuhoamisvimmaa kuin luddiittien aikakaudella 1800-luvun alussa.³⁰ Raideleveydet olivat joka yhteydellä omansa, eikä mitään yhtenäistä maankattavaa verk-koa edes suunniteltu. Ensimmäinen julkinen rautatie valmistui Stocktonin ja Darlingtonin välille 1825. Höyryveturit vetivät vain tavarajunia hevosten hoitaessa edelleen matkustajien kuljetuksen.³¹ Varsinainen läpimurto tapahtui vasta vuonna 1830, kun Liverpoolin ja Manchesterin, kahden mer-kittävän teollisuuskeskittymän, välinen linja avaattiin. Vuotta aikaisemmin olivat George Stepheson ja hänen poikansa Robert suunnitelleet erityiseen höyryveturikilpailuun oman versionsa, *Rocket*-veturin. Kilpailun voittanut innovaatio hallitsi höyryveturien kehitystä vuosia eteenpäin.³² Erityisen tärkeää oli, että rautatiet alettiin ymmärtää aivan uudeksi tavaksi kuljettaa materiaalia halvalla, ei pelkästään jonkin olemassa olevan kuljetusmuodon, kuten kanavasuunnittelun, jatkeeksi. Aikai-semmin liikenneväylien ei oltu ajateltu olevan sidoksissa liikennevälineeseen, sillä vesireiteillä ja maanteilla liikkuvat yksityisten ohjaamat kulkupelit. Raiteilla moinen ei onnistunut.³³

²⁶ Schivelbusch 1977, 7-8. James Wattin viitataan yleensä höyrykoneen keksijänä. Tarkemmin sanottuna hän kehitti 1780-luvulla alipainehöyrykoneen, joka oli rutkasti paranneltu versio jo 1700-luvun alkupuolella hiiliteollisuudessa käytetystä Newcomenin ilmakehän paineeseen perustuvasta höyrykoneesta. Wattin höyrykoneen erikoisuus oli synnyttää pyörivä liike, joka mahdollisti veturit. Lisäksi Wattin keksintö käytti huomattavasti vähemmän polttoaineena käytettyä kivihiiltä, mikä taas mahdollisti höyrykoneen soveltamisen muuallakin kuin hiilikaivoksilla. Tosin vasta Oliver Evansin kehittämä korkeapainekone täydellisti höyrykoneen ottamalla höyrypaineesta kaiken irti. Schivelbusch 1977, 7-8.

²⁷ Schivelbusch 1977, 10. Jo aikalaisnäkemykset (mm. Thomas Grahame v. 1834) todistavat, että junien läpilyöntiin liittyi oleellisesti yksityisten yrittäjien halu kiertää veroilla rasitetut hevos- ja henkilöstökulut.

²⁸ Englanninkielessä *locomotive* tarkoittaa veturia, *train* veturia ja siihen liitettyjä vaunuja.

²⁹ Schön 2010, 67–68.

³⁰ Salmi 1996, 97–102, 107. Luddiitit olivat Englannissa 1811–16 vaikuttanut organisoitunut liike, joka sai nimensä salaperäisen kapinakenraali Ned Luddin mukaan. Todennäköisesti Ludd oli kuvitteellinen hahmo, jonka nimiin useat työläisten esittämät vaatimukset laitettiin. Luddiitit vastustivat koneellistumisen tuomaa käsityön katoamista ja taistelivat uutta teknologiaa vastaan tuhoamalla koneita. Salmi 1996, 91–95.

³¹ Zetterberg 2011, 12–13. Schivelbusch 1977, 19.

³² Schön 2010, 67–68.

³³ *ibid.*

Ajatus kiskoilla kulkevasta matkustajaliikenteestä oli niin uusi, että epäilijöitä oli syystäkin joka nurkan takana. Lääkärikunta etenkin Saksassa tuomitsi junaliikenteen terveydelle haitallisena, väittäen vinhasti kiitävien junien aiheuttavan niin matkustajille kuin katsojillekin aivosairauksia sekä selkärankavaurioita. Alkuinnostuksen jälkeen into rautatiematkustukseen lopahti myös tunnesyistä. 1700-luvulla Eurooppaan sijoittuvat matkakertomukset olivat suosionsa huipulla ja maiseman ihaileminen hitaasti etenevistä vaunuista oli osa matkustamisen ”kokonaisvaltaisuutta”. Rautateiden suuri nopeus hävitti tuon tunteen. Kuvien suuri vyöry ihmisten silmissä oli jotain 1800-luvun lopun elokuvan keksimiseen tai 2000-luvun moderniin tietoliikennevyöryyn vertautuva shokki ja juna-matkustamisen aktiviteetiksi muodostui lähinnä lukeminen.³⁴

Parissa vuosikymmenessä tilanne oli kuitenkin muuttunut radikaalisti. Englannin lisäksi Ranska ja Saksa tulivat mukaan rautatierakentamiseen ja erityisen suosiolliseksi rakentaminen muodostui pitkien välimatkojen Yhdysvalloissa, joka laajeni lännen preerioille. Suurten Tasankojen valloitus ylintiaanien hallitsemien alueiden oli pitkälti kytköksissä rautatieyhtiöiden kykyyn turvata pienviljelijöille mahdollisuus saada karussa maassa avukseen maataloustekniikkaa karua ilmastoja ja sotilaallista tukea alkuperäiskansoja vastaan.³⁵ 1860-luvulla Euroopassa oli laskettuja kiskoja jo 83 000 kilometriä, Amerikoissa reilut 66 000, Aasiassa lähes 6000, Afrikassa 1000 ja Australiassakin lähes 1000.³⁶ Rakentamisbuumista kertoo jotain sekin, että vuonna 1870 Euroopassa oli raidekilometrejä jo 105 200 ja Pohjois-Amerikassa 89 100. Vanha ja Uusi Maailma edustivat siten valtaosaa rautatierakentamisesta, sillä koko maailman kiskojen yhteispituus vuonna 1870 oli 210 000 kilometriä.³⁷

Jos rautateiden lähtölaukausta avittivat viljan hinnan nousu ja kivihiilen halpa hinta, niiden yleistymisen osui samaan ajanjaksoon teräksen tuotannon halpenemisen kanssa 1850- ja 60-luvuilla. Teräs soveltui nimittäin erinomaisesti kiskoja ja höyrykoneiden raaka-aineeksi, mikä mahdollisti entistä kovemmat nopeudet ja suuremman kantokyvyn. Teräksen suurtuotantomenetelmät ja junien entistä suurempi kuljetuskapasiteetti vaikuttivat ajan myötä myös entistä suurempien valtamerialusten rakentamiseen ja kiihdyttivät siirtymistä teollistuneisuuden aikaan.³⁸

³⁴ Schivelbusch 1977, 49–53.

³⁵ Stover 1961, 95–98. Rautateiden rakentamista tuettiin Yhdysvalloissa varsin anteliailla maalahjoituksilla, ja yhtiöt huomasivat pian hallitsevansa suuria maa-alueita ratalinjan molemmiin puolin. Nämä alueet ne myivät tai vuokrasivat häikäilemättömän kovien hintojen ja ehtojen kautta pienviljelijöille. Rautatieyhtiöistä tulikin lopulta menestyneitä osakeyhtiöitä, joiden johtamisesta ja hallinnoimisesta otettiin mallia myös perheyrittäjävaltaisessa Euroopassa.

³⁶ Zetterberg 2011, 15–18.

³⁷ Schön 2010, 68. Rakentamisen kiihtymistä maailmanlaajuisesti osoittaa sekin, että vuoteen 1910 mennessä raiteiden yhteispituus koko maailmassa oli kohonnut jo 1 030 400 kilometriin, joista Euroopassa 341 300 ja Pohjois-Amerikassa 427 700. Suuren rakennustyön katkaisi oikeastaan vasta I maailmansota. Schön 2010, 69.

³⁸ Schön 2010, 72–74.

Rautateillä oli 1800-luvulla valtion rakentamisessa keskeinen asema. Se täytti oman osansa suuressa kulkuväylien ja tietoliikenteen kehityksessä postilaitoksen ja sähkölennättimen ohella ennen, kuin autoista tai lentokoneista ja radiosta tai televisiosta oli kuultukaan. Rautatiet helpottivat sanomalehtien kulkua, tehden poliittisesta debatista hetkessä paitsi maanlaajuista, myös välitöntä. Se myös demokratisoi liikkumista ennennäkemättömällä tavalla, kun kolmansien tai neljänsien matkustajaluokkien halvat liput tulivat työläisten ja maatalousluokan suosioon.³⁹ Keskushallinnon näkökulmasta kiskoista oli hyötyä etenkin hallinnolle, puolustukselle ja taloudelle. 1600–1700-luvuilla maanteiden ja kanavien rakentamisessa oli keskitytty nimenomaan niiden hyötyyn asevoimille. Rautatiet olivat tämän kehityksen luonnollinen jatke mahdollistaen eristyneidenkin alueiden tehokkaan hallinnoinnin, erityisesti kyvyllä vastata *nopeasti* puhkeaviin levottomuuksiin. Valtion oli sitä paitsi pakko tulla mukaan useisiin ratahankkeisiin siitä yksinkertaisesta syystä, että yksityisten voimat ja investoinnit eivät riittäneet. Ne olivat mukana vähintäänkin sääntelemällä, auttamalla rahoituksessa ja varsinaisella rakennustyöllä. Runkolinjojen – Suomessa emäratojen – lisäksi rakennettiin lukuisia sivuratoja täydentämään elinkeinoelämän tarpeita. Niissä maissa, joissa oli suuria paikallisia jännitteitä, rautatie toimi myös henkisenä yhdistäjänä. Ranskassa, jossa omaleimaiset alueet Pariisin vallan ulkopuolella olivat vuosisatojen ajan tuottaneet hallitsijoille ongelmia, rakennettiin 1850-luvulla rautatieverkosto pitkälti valtion rahoituksella.⁴⁰

Varsinkin Euroopalle rautateillä oli suuri, koko yhteiskuntaa muokkaava vaikutus. George Revillin mukaan rautatiet ajoittuivat merkittävien sosiaalisten, taloudellisten, kulttuuristen ja teknologisten muutosten saumaan.⁴¹ Vastasyntyneelle Saksan keisarikunnalle rautateillä oli äärimmäisen tärkeä merkitys; rautatieverkko kytki yhteen hajanaiset kaupunkivaltiot, kreivi- ja kuningaskunnat. Erityisesti ne vahvistivat Preussin asemaa ja näyttelivät tärkeää osaa myös Saksan yhdentymiseen johtaneissa sodissa armeijan nopean mobilisaation kautta.⁴² Sotilaallisuus on muutenkin ollut alusta alkaen tärkeä osa rautatiekulttuuria, mikä näkyi henkilöstön univormuissa, selkeissä auktoriteettisuhteissa ja pikkutarkassa hierarkkisessa organisaatiossa. Lehdistö ja kirjallisuus myös kasvattivat rau-

³⁹ Revill 2012, 96–97, 140–142.

⁴⁰ Nenonen 1999, 335–336. Schön 2010, 89–90. Ajatus rautatieverkon yhtenäistämisestä oli Iso-Britanniassakin alkanut aikaisin, jo 1850-luvulla. Rataverkosto ja junat käsitettiin yhdeksi suureksi koneistoksi, jonka turvallinen ja kaupallinen hallinnointi vaati yhteistä hallintoa. Rautateiden hallinnon perinteet tulivat monissa tapauksissa sotilasmaailmasta. Tästä huolimatta rautatieverkko oli yleensä yksityinen toimija (tai joukko yksityisiä toimijoita) ja sota-aikoina – hyvänä esimerkkinä maailmansodat – ne täytyi erillisillä asetuksilla alistaa valtion kontrolliin. Revill 2012, 69–75.

⁴¹ Revill 2012, 158.

⁴² Schön 2010, 89–90. Revill tosin huomauttaa, että preussilaisten joukkojen liikehinnässä rautateiden kautta vuonna 1866 oli paljon toivomisen varaa, sillä siirrettäville joukoille ei juuri varattu ruokaa tai muita tarpeita. Siitä huolimatta rautateiden strateginen asema sotilasliikehinnässä kohosi merkittävästi Preussin ja Itävallan välisen sodan jälkeen. Revill 2012, 95–96.

tateiden sotilaallista imagoa puhumalla erämaahan tunkeutuvista ja henkensä vaarantavista radanrakentajista, sekä vertaamalla junien nopeutta ammuksiin.⁴³

Pohjois-Amerikassa, etenkin Yhdysvalloissa, rautatie taas mahdollisti läntisen preerian, etenkin karun Suurten Tasankojen alueen, kesyttämisen. Mantereen halki kulkevan Pasific Railway merkitsi angloamerikkalaisen asutuksen vakiintumista alkuperäiskansojen kustannuksella toimittamalla uudisasukkaille tehokkaita maataloustyökaluja ja armeijan suojelusta.⁴⁴ Mantereen pohjoisosissa kanadalaiset näkivät rautatierakennuksen tarpeelliseksi kilpaillakseen Yhdysvaltojen kanssa taloudellisesti ja säilyttääkseen poliittisen itsemääräämisoikeutensa tukeutuen entiseen emämaahansa. Siten rautatie tuli palvelleeksi myös kanadalaista identiteettiä.⁴⁵ Sen sijaan Latinalaisessa Amerikassa rautateillä ei ollut roolia kansankunnan yhdistäjänä, vaan pikemminkin ainoastaan taloudellinen aspekti.⁴⁶ Rautateiden nopea leviäminen osoittaa todeksi väittämän, että teknisillä ratkaisulla on tapana edetä nopeammin kuin aatteilla, joita yleensä sävyttää suuri kulttuurinen konservatismi.⁴⁷

2.2 Rautatie Venäjän imperiumissa

Venäjän rooli suomalaisessa rautatierakentamisessa on pieni, mutta mielenkiintoinen. Venäjän merkitys näkyy siinä, että sen kehityksellä olisi Suomen emämaana voinut olla suuri merkitys suuriruhetinaskunnan rautatiepolitiikkaan. Siksi on hyvä luoda nopea katsaus siihen, miten rautatie käsitettiin muualla Venäjän laajassa imperiumissa. Huolimatta Venäjän valtakunnan suunnattomasta laajuudesta, rautatierakentaminen oli Venäjällä ylipäänsä melko vähäistä ennen 1880-lukua. Ensimmäinen ratayhteys muodostui Pietarin ja keisarin kotiasunnon Tsarskoje Selon välille 1838 ja oli pikemminkin näyte- ja kokeilukappale. Vuonna 1851 valmistunut Nikolain rata Moskovon ja Pietarin välille sen sijaan oli jo valtava kertaharppaus. Radan suunnitteli amerikkalainen insinööri George Whistler, joka lanseerasi Venäjälle – ja sitä kautta myös Suomeen – 1524 millimetrin raideleveyden.⁴⁸ Keisari Nikolai I näki ratahankkeissa paljon myönteisiä puolia, mutta häntä ympäröimä konservatiivinen neuvonantajien joukko suhtautui moderniin kehityksiin varsin penseästi, pelättiinpä junien vaarantavan kansan moraalialla ”lisäämällä ajan levotonta henkeä”.⁴⁹ Rautateillä matkustaminen oli tarkkaan kontrolloitua ja valvottua, yläluokalle varattua ylellisyyttä passintarkastuksineen.⁵⁰

⁴³ Michelsen 1999, 152. Schivelbusch 1977, 50–51.

⁴⁴ Stover 1961, 97–98; Hine et al. 2007, 117.

⁴⁵ Cain et al. 1993, 258–268.

⁴⁶ Schön 2010, 90.

⁴⁷ Nenonen 1999, 367.

⁴⁸ Zetterberg 2011, 22. Bernin konferenssi hyväksyi kansainväliseksi raideleveydeksi 1435 mm vuonna 1868. Rasila 1982, 124.

⁴⁹ Dukes 1996, 137.

⁵⁰ Revell 2012, 142.

Suhtautuminen uusiin innovaatioihin valtiovallan uhkana ei ollut mitenkään tuore suuntaus Venäjällä. Sama ongelma oli vaivannut valtakuntaa jo Iivana Julman ajoista lähtien. Pietari Suuri oli aikoinaan modernisoinut maan lähettämällä nuoria aatelisia opiskelemaan Eurooppaan, perustanut rautamanufaktuureja ja varustanut armeijan Venäjällä tuotetuilla aseilla ja muilla varusteilla. 1800-luvulle tultaessa tilanne oli kuitenkin kääntynyt jälleen imperiumin kannalta kiusalliseksi. Mikäli Venäjä aikoi pysyä suurvaltana, sen olisi modernisoiduttava senkin uhalla, että sen poliittisen eliitin perinteikäs valta-asema saattaisi horjua.⁵¹

Nikolain kuollessa 1855 Venäjällä oli vain 1500 kilometriä rautateitä, kun jo pelkästään Ranskassa niitä oli 3000 kilometriä.⁵² Suurvaltapoliittisesti rautateistä oli kuitenkin jo saatavilla positiivisia kokemuksia, kun venäläiset kykenivät lähettämään vuonna 1849 yli 30 000 sotilasta avustamaan itävaltalaisia Unkarin kansannousun murskaamisessa. Niin ikään Puolan toisen kapinan aikana 1863 venäläisjoukot saapuivat suhteellisen nopeasti alueelle tehdäkseen puolalaisten haaveista lopun.⁵³ Suomalaisten säyseä käyttäytyminen ja Venäjän keisarien sitä kohtaan osoittama suopeus voidaan nähdä osittain siinäkin, etteivät venäläisviranomaiset olleet vaatimassa Suomea yhdistettäväksi Venäjään tällaisen uhan takia.

Kenties käännteentekevin kansallinen shokki oli Krimin sota (1853–1856) ja siinä kärsitty tappio Länsi-Euroopan suurvalloille Iso-Britannialle ja Ranskalle. Miltei välittömästi sodassa kärsityn tappion jälkeen alkoi suuri rakennusbuumi. Valtio pyrki ohjailemaan talouskehitystä, mikä nosti teräksen tuotantoa ja lisäsi siten rautateiden tarvetta. Valtio takasi rautateihin otettuja lainoja ajatuksenaan lunastaa ne joskus tulevaisuudessa takaisin.⁵⁴ Erityisesti 1890-luvulla, jolloin pääministeriksi nousi aatelisen valtaeliitin ulkopuolelta markkinahenkinen entinen rautatiemies Sergei Witte, Venäjä koki suurimman mullistuksensa. Siitä huolimatta jo 1860- ja 1870-luvut olivat rautatierakentamisen kannalta kultaista kautta ja viljanviennistä elävä Venäjä oli vahvasti mukana maailmanlaajuisessa kehityksessä.⁵⁵ Venäjä oli nyt Varsovasta Wieniin rakennetun radan avulla suorassa kulkuyhteydessä Euroopan sydämeen ja vuoteen 1871 mennessä pääkaupunki Moskova oli yhdistetty Pietariin, Nizhni Novgorodiin, Voronetziin, Harkovaan, Smolenskiin ja Minskiin.⁵⁶ Venäjä alkoi liittää pitkien välimatkojen erottamia kuvernementtejaan tiukemmin keskushallinnon piiriin.

⁵¹ Christian 1997, 102–103. Kiinan esimerkki oli erityisesti pelästyttänyt venäläisen valtaeliitin. Ikivanha, mutta maatalousvoittoinen suurvalta oli romahtanut hetkessä modernien länsieurooppalaisten puristuksessa.

⁵² Dukes 1996, 137; Zetterberg 2011, 18.

⁵³ Revill 2012, 93.

⁵⁴ Christian 1997, 104.

⁵⁵ Christian 1997, 104–106.

⁵⁶ Dukes 1996, 137.

Valtakunnan teollinen vallankumous ja siten myös radanrakennus tapahtui juuri päin vastaisessa järjestyksessä kuin Isossa-Britanniassa: siinä missä jälkimmäisessä radat luotiin jo olemassa olevien teollisuuskeskittymien välille tehostamaan jo olemassa olevia kulkuyhteyksiä, Venäjällä raiteita vedettiin harvaan asutuille syrjäseuduille teollisuuden luomiseksi.⁵⁷ Tsaarinvallan tiukasta valtio-ohjauksesta huolimatta Venäjän rautatiet olivat hyvin pitkään yksityisten yritysten rakennuttamia.⁵⁸ Malli oli peräisin Euroopasta, jossa valtionradat olivat huomattavan harvinaisia.⁵⁹ Venäjällä yksityisiä kiskoja oli vuoteen 1881 mennessä 21 543 kilometriä, kun taas valtiolle kuului ainoastaan 62 kilometriä.⁶⁰ Vasta Aleksanteri III:n aikakaudella (1881–1894) huomattava määrä yksityisten rakennuttamia ratoja lunastettiin valtiolle.⁶¹ Siperian radan rakennustyöt saivat alkunsa slavofiilien tahdosta kytkeä kaukaiset alueet lujemmin keskushallinnon piiriin ja alkoivat vasta 1890-luvulla.⁶² Venäjä oli lakannut pelkäämästä rautatien modernisoivaa voimaa.⁶³

2.3 Kiskot saapuvat Suomeen

Suomen ensimmäisenä rautatienä – joskin lyhyenä, taloudellisten näkökulmien synnyttämänä esias-teenä – voidaan pitää Taipaleen kanavan rakennustyömaalle 1836 vedettyä kiskolinjaa. Tuon varhaisen rautatien voimanlähteenä toimi vielä miesten hartiavoima rakentajien kiskoessa vaunuja itse siirtääkseen maamassaa kanavatyömaalle. Myös Oriveden ja Pyhäjärven välisen Puhoksen kanavan työmaalle rakennettiin (ilmeisesti myös miesvoimalla toiminut) rautatie puutavaran siirtoon.⁶⁴ Näin ollen Suomen rautateiden lähtölaukaus oli – kuten Iso-Britanniassa ja Keski-Euroopassa – teollisuuden edistämisessä.

Todellista rautatietä saatiin odottaa vielä 1860-luvulle saakka. Suomen taloudellinen kehitys oli hidasta ja teollistuminen näkyi ainoastaan muutamilla alueilla. Suomen talous olikin aina 1840-luvulle saakka tiukasti sidoksissa Ruotsiin. Markku Kuisman mukaan ”Ruotsin tie oli myös Suomen tie”, mutta Ruotsi oli edellä tässä kehityksessä.⁶⁵ Poliittisiakin paineita kulkuväylien parantamiselle toki oli. Suomen suuriruhtinaskunnan kulkuyhteydet niin sisämaassa kuin ulkomaillekin rajoittuivat pääosin Itämereen, sekä omiin järviin, joita ilman koskia perkaamalla ja kanavoimalla ei saatu kattavaksi valtaväyläksi. Senaatin talousosaston varapuheenjohtajana vuosikaudet toiminut Lars Gabriel von Haartman katsoi Suomen olevan ”Venäjästä läpipääsemättömien erämaiden erottama, aino-

⁵⁷ Schön 2010, 93.

⁵⁸ Nevzgosine 2003, 80–81.

⁵⁹ Kuten aiemmin on todettu, valtion merkitys ratojen syntyyn ei kuitenkaan ollut vähäinen, sillä se saattoi lakeja ja politiikkaa muuntelemalla vaikuttaa yhteyksien syntyyn.

⁶⁰ Zetterberg 2011, 37.

⁶¹ Seton-Watson 1967, 517.

⁶² Revell 2012, 105–106.

⁶³ Christian 1997, 125.

⁶⁴ Myllykylä 1991, 83.

⁶⁵ Kuisma 1993, 169.

astaa Karjalan kannaksella siinä kiinni”. Venäläinen kenraalikuvernööri Zakrevski kuvasi Suomea omaksi Siperiakseen. Hevoskyyti Turusta Pietariin kesti kymmenen päivää ennen 1837 avattua höyrylaivaliikennettä Suomenlahdella. Sekin oli talvisin jäiden sulkema.⁶⁶ Lisäksi paikalliset erot olivat suuret, sillä huolimatta suurista vesistöistään Itä-Suomesta, jossa raja Ruotsin ja Venäjän välillä oli muuttunut pariinkin otteeseen 1700-luvulla, oli jäänyt tieyhteyksiensä puolesta periferiaksi. Maan sisäosista ei nimittäin ollut kaupunkeihin juuri mitään kesäteitä, joten kaikki tärkeät matkat tehtiin talvisin reellä. Kauppat matka Ouluun tai Loviisaan Savo-Karjalasta saattoi venyä neli- tai viisivuokkoiseksi. Suomen tiestöä ja vesikulkuyhteyksiä oli 1600- ja 1700-luvulla kehitetty etupäässä sotilaspoliittisin perustein, sillä tiet olivat keskushallinnon kannalta tärkeitä vallan lujittajia ja armeijat suurimpia teiden käyttäjiä. Marko Nenosen mukaan ”upseerin ammatti oli yksi tavallisimmista yksittäisen matkaaajan ammanteista”.⁶⁷

Suomessa heräteltiin ensimmäisen kerran ratahankekeskustelua 1840-luvulla, mutta vielä tuolloin vastustajat saivat tahtonsa läpi vetoamalla entisen emämaan Ruotsin politiikkaan: länsinaapurissa ei katsottu olevan edellytyksiä rataverkon rakentamiselle, kun se kuitenkin nielisi niin rakentamiseen kuin ylläpitoonkin suuret määrät varoja. Rautatieverkon pelättiin rappeutuvan talvella Pohjolan ankarissa olosuhteissa. Tästä syystä myöskään Suomessa ei innostuttu koko ajatuksesta. Ruotsi käänsi kelkkansa 1850-luvulla ja rakensi ensimmäisen ratayhteyden Tukholmasta Göteborgiin, jolloin myös kannat Helsingissä muuttuivat. Hämeenlinnalaiset tekivätkin jo 1853 ehdotuksen radan rakentamisesta Helsinkiin, mutta hanke viivästyi pahoin Krimin sodan myötä. Helsingissäkään ei ollut kuin 20.000 asukasta vuonna 1855.⁶⁸ Valtakunnan yleinen poliittinen ilmapiiri vaihtui Aleksanteri II:n valtaannousun myötä virkavaltaisuudesta vapaamielisemmäksi. Majesteetti sanelikin maaliskuussa 1856, että Suomen kauppaa ja merenkulkua oli kehitettävä, teollisuutta edistettävä ja liikenneoloja parannettava. Mikä tärkeintä, kannustettiin sisämaan yhteyksien rakentamista merisatamiin ja aina Pietariin asti kanavien ja rautateiden avulla. Vaikka uudistusohjelman tarkoituksena oli lähentää Suomea Venäjään, se johti päinvastoin loitontumiseen. Tämä näkyi myös kulkuyhteyksien parantamisessa, sillä vielä 1800-luvun puolella rautateihin ei liittynyt suuressa määrin Venäjän sotilaspoliittisia intressejä.⁶⁹

⁶⁶ Jussila 2004, 29.

⁶⁷ Nenonen 1999, 228–230, 336. Tierakentamista oli myös vastustettu puolustuspoliittisin syin, esim. pohjalaiset olivat 1700-luvulla nähneet, että Itä-Suomen ja länsirannikon yhdistävä tie oli uhkatekijä, joka sallisi vihollisen tehdä pitkälle ulottuvia valloitus- ja ryöstöretkiä.

⁶⁸ Kervanto-Nevanlinna 2003, 205.

⁶⁹ Zetterberg 1996, 19. Jussila 2004, 57. Osmo Jussila on teoksessa *Suomen poliittinen historia 1809–2004* tuonut esiin, ettei näitä uusia ajatuksia tulisi pitää puhtaasti liberaaleina. Uudistusten taustalla olleista suomalaisista virkamiehistä Lars Gabriel von Haartman ja von Kothén olivat pikemminkin kameraalisia kuin liberaaleja.

Suomessa oli vähän potentiaalisia radanrakentajia. Seppo Zetterbergin mukaan ulkomaiset rakennuttajat herättivät maan säädyissä epäilystä, eikä näin tärkeää hanketta haluttu alistaa ”pörssikeinotelun ja vimmapäisen osakekaupan leikille”.⁷⁰ Vielä rautateiden alkuaikoina oli jonkinlaista yritystä tukea yksityisiä ratahankkeita, mutta nämä kaatuivat yleensä yksi toisensa jälkeen tai tuottivat huonosti. Siksi rautatierakennuksista kasvoi lopulta valtiojohtoinen prosessi.

Pahin este rautateiden voittokululle olivat kanavat, joiden kannattajiin lukeutui muun muassa valtion talousosaston vaikutusvaltainen varapuheenjohtaja Lars Gabriel von Haartman, jolle Saimaan kanavan rakennustyöt 1840-luvulla olivat olleet miltei sydämenasia. Rautateiden pelättiin kilpailevan liiaksi vesiliikenteen kanssa, jolloin molemmat joko joutuisivat perikatoon tai toinen kuihduttaisi toisen. Sisälaivaliikennettä ja kanavointia kehitettiin jokseenkin myös rautateiden rinnalla ja vesireitit säilyttivät myöhemmin osuutensa rautateiden luonnollisina jatkeina, joten ne eivät olleet yksiselitteisesti toinen toisensa kumoavia tekijöitä. Höyrykäyttöiset laivat lupasivat sitä paitsi kuljetusten tehostumista, sillä niillä oli purjealuksia helpompi liikennöidä sisävesillä.⁷¹ Vesireittien ongelmana Suomessa oli kulkuväylien vähäisyys, sillä purjehduskelpoiset joet olivat harvassa ja kuljetukseen saattoi käyttää vain rannikkoa ja järviä.⁷² Rautatien kykeni kuitenkin rakentamaan teoriassa minne tahansa, missä oli lujaa maata, kun taas laivaliikenne oli riippuvainen järvien ja jokien vuosituhansia aikaisemmin muodostuneista piirteistä. Lisäksi myös jokia ja koskia täytyi perata, eli puhdistaa kivistä ja syventää, jotta laivat pääsivät kulkemaan ja höyrykäyttöisten laivojen syväys oli monesti niin iso, että niille aiheutui ongelmia.

Rautatien rakentaminen suuriruhtinaskunnan pääkaupungista Hämeenlinnaan kesti viisi vuotta. Sen aikana tehtiin monia ”aloittelijan virheitä”, mikä johtui alan nuoresta luonteesta ja pätevien ammattilaisten suoranaisestä puuttumisesta. Suomen rautatierakentamisen kärkinimi, vapaaherra ja todellinen salaneuvos Knut Stjernvall oli ollut rautatieopissa Belgiassa ja Britanniassa ja osallistunut Pietarin-Moskovan-radan rakennustöihin. Suurin osa hankkeen suunnittelijoista ei itse asiassa ollut koskaan edes nähnyt rataa, junista puhumattakaan. Radan tieltä oli pakkolunastettava huomattavasti maata ja rakentamisen apuna käytettiin venäläisiä sotilaita sekä lyhyellä osuudella myös kahtasataa kuritushuonevankia. Vuodenajasta riippuen työmiehiä oli yhtä aikaa töissä 1000–2500, talvella vähemmän kuin kesällä. Jokia ylittävät puiset sillat oli korvattava rautalevystä valmistetuilla ja radan varrelle oli rakennettava asemarakennuksia, jotka suunnitteli lääninarkkitehti Carl Albert Edelfelt.

⁷⁰ Zetterberg 2011, 38. Lainaus on peräisin valiokunnan mietinnöstä, ei säädyssä käydyistä keskusteluista. Ulkomaisen rahan vaaroihin suhtauduttiin vakavasti jo esitysten valmisteluvaiheissa. Kts. Valtiopäiväasiakirjat 1872, Yleisen valitusvaliokunnan mietintö num. 5, 178.

⁷¹ Schön 2010, 69.

⁷² Rinne 1999, 16. Vaikka Vantaanjokea koetettiin useaan otteeseen kanavoida, tulos oli aina kielteinen: joki ei soveltunut purjehdukseen.

Pituutta tälle historialliselle liikenneosuudelle tuli 108 kilometriä ja avajaisia juhlittiin 31.1.1862. Suomi oli siirtynyt rautatieaikaan.⁷³

Ohessa olevasta kuvaajasta on nähtävissä, miten rautatierakentaminen eteni Suomessa vuosina 1857–1882.

Kuvaaja 1. Vuoteen 1886 mennessä säännölliselle liikenteelle avatut rautatiet⁷⁴

Rataosa	Pituus km	Avattu liikenteelle	
Helsinki–Hämeenlinna	108	17.3.1862	
Riihimäki–Lahti	59	1.11.1869	
Viipuri–Pietari	129	1.2.1870	
Lahti–Vipuri	183	11.9.1870	
Hyvinkää–Hanko	149	8.19.1873	yksityinen
Kerava–Porvoo	34	18.11.1874	yksityinen
Hämeenlinna–Tampere	79	22.6.1876	
Toijala–Turku	128	22.6.1876	
Tampere–Vaasa	306	29.9.1883	
Simola–Lappeenranta	19	1.8.1885	
Seinäjoki–Oulu	334	1.11.1886	
Yhteensä	1528		

1860-luvulla ehdittiin suurten nälkävuosien kourissa aloittaa rakennustyöt yhteyden avaamisesta Riihimäeltä Lahden ja Viipurin kautta Pietariin. Rata rakennettiin etupäässä hätäaputoilla, joita tarjottiin vuosien 1866–68 suurten nälkävuosien runtelemille kansanjoukoille. Työmaalla kuoli kulku-
tauteihin tuhansia ihmisiä ja osa haudattiin koruttomasti suoraan ratapenkkaan. Yhteys avattiin vuonna 1871 ilman suuria juhlallisuuksia. Pietarin rata yhdisti Suomen nyt keisarikunnan pääkau-

⁷³ Zetterberg 2011, 20–27.

⁷⁴ Zetterberg 2011, 35, 45. Kyseessä olevia ratayhteyksiä käsiteltiin Helsinki–Hämeenlinna-rataa lukuun ottamatta vuosien 1863–1882 valtiopäivillä.

punkiin ja sen Venäjän puoleinen osuus oli myös suomalaisten rautatiehallinnon alainen. Nevan ylittävän rautatiesillan rakentamisesta kiisteltiin kuitenkin vielä vuosikymmeniä eteenpäin ja se valmistui niinkin myöhään kuin 1913.⁷⁵ Venäläisten näkemys suomalaisesta rautatierakentamisesta oli kansallisromanttinen ja hyväksyvä: Suomesta pitkän kuvakirjajulkaisun tehneen venäläisen professorin Stepan Baranovskin mukaan ”Suomen rautatiet ovat yleensä rakennettu hämmästyttävän halvalla, liikenne on niillä mallikelpoisen täsmällistä ja käyttö järjestelmällistä.”⁷⁶

Pietarin-radan jälkeen siirtyi rautatierakentamisen painopiste jälleen kerran länteen. Hämeenlinnan ja Tampereen sekä Turun ja Tampereen väliset yhteydet oli alun perin annettu yksityisille, mutta nämä eivät onnistuneet saattamaan töitä alkuun. Niinpä valtio otti hoitaakseen molemmat radat ja 1876 mennessä olivat Tampere ja Turku rataverkon piirissä. Säätyjen seuraava askel oli pohtia emä-rataverkon suuntaa tulevien vuosien osalta ja siinä säätyjen enemmistö kääntyi Vaasan radan kannalle. Tämänkin tutkimuksen pääpaino on korostanut erityisesti aateliston ja porvariston osuutta hankkeiden toteutumisessa ja jättänyt talonpojat ”opposition” leiman alle. Totta onkin, että talonpojat vastustivat Pohjanmaa-rataa säädyn päätöksellä. Rata Tampereelta Vaasaan aloitettiin 1879 ja saatiin päätökseen 1883. Kiskot olivat tällä kertaa terästä, sillä tilausvaiheessa oli huomattu niiden olevan yhtä edullisia kuin rautakiskojenkin.⁷⁷ Tuohon aikaan rautateiden rakentamisen hallinnointi annettiin erityisille rautatiekomissioille, jotka rakennuttivat radan ja luovuttivat sen valtion haltuun.⁷⁸ Valtionrautateiden poliittinen historiikki vuodelta 1912 näki Vaasan radan käännekohtana suomalaisen rautatierakentamisen historiassa muun muassa siksi, että paikkakunnat aloittivat lisäantyneen kilpailun omasta rautatiestään ja että *Talonpoikaissääty tuli suostuvaisemmaksi, ellei jopa innokkaimmaksi rautateiden kannattajaksi*.⁷⁹ Tämä näkemys on tässä tutkielmassa kuitenkin osittain haastettava, sillä talonpoikaistossa oli esiintynyt jo aikaisemmin niin suurta rautatieinnostusta, että päätelmä ei ole täysin validi.

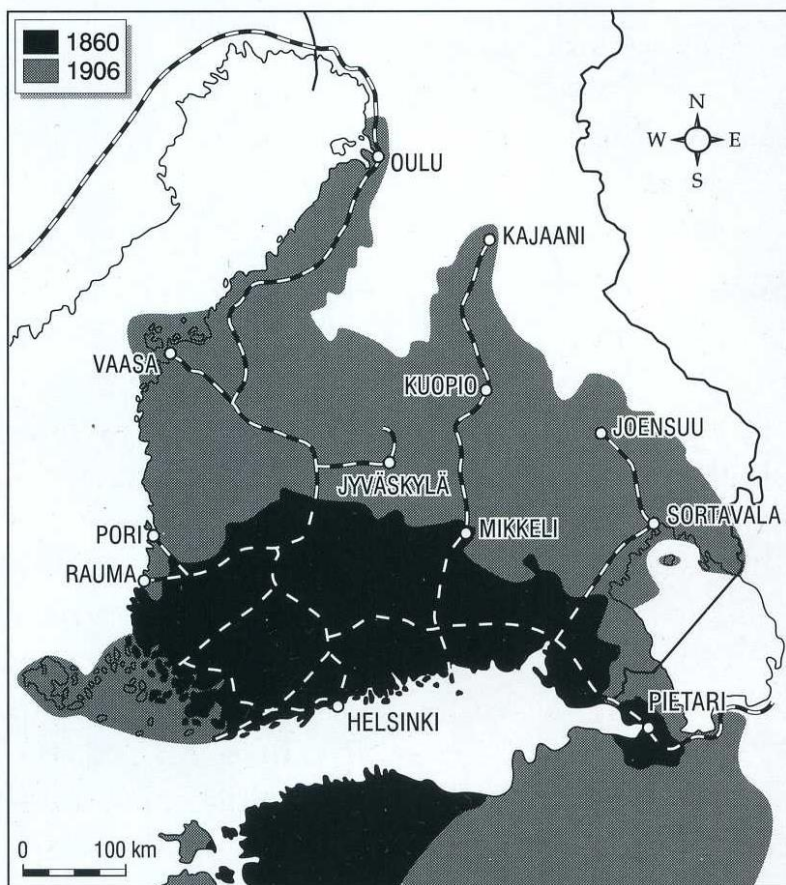
⁷⁵ Zetterberg 2011, 39–40.

⁷⁶ Itkonen-Kaila 2002, 85. Käyttämäni lähde on suomennettu ja uudelleen julkaistu versio alkuperäisestä julkaisusarjasta *Živopisnaja Rossija Velikoje knjažestvo Finljandskoje*.

⁷⁷ Valtion rautatiet 1862–1912 II, 51.

⁷⁸ Kalle Kallion haastattelu 17.3.2014.

⁷⁹ Suomen valtionrautatiet 1862–1912, 95–96.



KARTTA 1. Isokronikartta matkasta, joka pystyttiin tekemään yhdessä vuorokaudessa Helsingistä. Lähde: Masonen et al. Soraa, työtä, hevosia. 1999.

Miltei välittömästi Vaasan radan avauduttua liikenteelle aloitettiin rakennustyöt Seinäjoella Ouluun päättyvän Pohjanmaan radan aikaan saattamiseksi. Oulun radan satavuotishistoria mainitsee, että talonpojillakaan ei ollut enää aihetta vastustaa uutta rautatietä. 1900-luvun alkuun mennessä avattiin vielä yhteydet Poriin (1895), rakennettiin ns. keskirata Mikkelin kautta Kuopioon ja yhdistettiin haararadoin useita muita kaupunkeja. Suomen merkittävimmät kaupungit olivat rautatieverkon piirissä maan itsenäistymiseen mennessä. Erityisesti 1860- ja 1890-lukujen välinen aika oli suomalaisen radanraken-

tamisen kultakautta, jolloin luotiin pääpiirteittäin modernin rautatieverkon kehys. Merkittävää oli myös se, että siinä missä Helsinki–Hämeenlinnan (1857–1862), Riihimäki–Pietarin (1867–1871) ja Hämeenlinna–Tampere–Turun (1874–76) ratatyömaat olivat ”irrallisia” projekteja, vuodesta 1879 lähtien rautatierakentaminen oli koko lailla yhtäjaksoista: yhden yhteyden päätyttyä aloitettiin seuraava. 1870-luvun loppuun mennessä rautatietä oli ehditty rakentaa Suomessa jo 996 kilometriä valtion toimesta ja 184 kilometriä yksityisten toimesta, joten koko rataverkon pituus oli 1180 kilometriä. 1880-luvulla tämä määrä miltei kaksinkertaistui.⁸⁰ Kuten yllä olevasta kuvaajasta (KUVAAJA 1) on nähtävissä, tämän tutkielman käsittelevien rataosuuksien yhteispituudeksi vuoteen 1886 mennessä oli tullut 1528 kilometriä.

Rautateiden merkitystä suomalaisen valtioidean kehittämiseksi tuodaan liian harvoin esille. Eräs aikalaiskuvaus 1900-luvun ensimmäisiltä vuosilta toteaa kuitenkin osuvasti, että ”rautatiet ja Bobri-

⁸⁰ Kalle Kallion haastattelu, 17.3.2014. Tuominen, Uuno 1981, 567. Tämä mahdollisti myös osaavan työvoiman liikumisen rautatietyömailta toiselle, kun hyväpalkkaista työtä oli luvassa tulevaisuudessakin. Vaasan radan rakennustyöt aloitettiin vielä tyhjistä 1879, mutta tämän jälkeen työmiehet, insinöörit ja kalusto kyettiin siirtämään sinne missä sitä tarvittiin.

kov yhdistivät Suomen, rautatien taloudellisesti, Bobrikov poliittisesti”.⁸¹ Asiaa voi tutkiskella Schivelbuschin teorian kautta, että häivyttäessään ajan ja paikan tajun rautatie murensi vanhoja identiteettejä ja loi uusia. Ennen 1800-lukua ja pitkälle sen aikana ihmisten identiteetti oli sidoksissa omaan maakuntaansa ja erityisen voimakkaasti tämä näkyi talonpoikain säädysssä, sillä säädyn jäseniä oli runsaasti kaikissa Suomen lääneissä. Suomen irtautuminen Ruotsin kruunun alamaisuudesta ja liittäminen Venäjän tsaarin kansojen jatkoksi oli monelle ihmiselle alkuvoima, joka aloitti identiteettien muokkaamisen, mutta vasta rautateiden tuotua eri alueita ja paikkoja henkisesti lähemmäs toisiaan syntyi yhteentörmäys, joka suomalaishistoriallisen ajattelun rinnalla oli aivan yhtä oleellisessa asemassa ”Suomen kansan” luomistyössä kuin Kalevala tai Saarijärven Paavo. Venäläistämistoimien vaikutus 1800–1900-lukujen taitteessa suomalaisten kansallisidentiteetin kehitykselle on hyvin tiedossa, mutta vuoden 1899 Suurta adressia ei olisi kerätty jalkaparikassa siinä ajassa, missä se onnistuttiin kokoamaan. Rautatie oli osa myös suomalaisen valtion rakennusprojektia niin taloudellisella, poliittisella kuin hengellisellä tavalla.

2.4 Talonpoikien sosiaalinen tausta ja muiden säätyjen vaikutus

Ennen laajempien tulkintojen tekemistä on paikallaan luoda lyhyt katsaus suomalaisten talonpoikien sosiaaliseen taustaan, sillä talonpojan käsite on ongelmallinen. Talonpojat muodostivat 33,8 % maan väestöstä vuonna 1865. Osuus oli merkittävästi suurempi verrattuna aateliston (0,2 %), papiston ja opettajakunnan (0,4 %) ja porvariston (1,2 %) muodostamaan määrään. Ainoana säätyinä neljästä talonpoikaiston voitiin katsoa edustavan määrällisesti merkittävää ihmisryhmää. Suurin osa Suomen väestöstä oli vailla edustusta säätyvaltiopäivillä: tilattomia lampuoteja, torppareita ja irtainta maatilaväestöä, jotka luettiin ”säädettömiksi”. Talonpoikien osuus väestöstä laski kuitenkin voimakkaasti koko vuosisadan ajan. Kun vuonna 1805 talonpoikaissluokkaan kuuluvia tilallisia ja heidän perheenjäseniään oli Suomessa noin 716 000 henkeä, oli määrä vuoteen 1890 mennessä laskenut 622 312 henkeen. Vastaavana aikana Suomen väestö oli kuitenkin noussut 900 800 ihmisestä 2 382 300 ihmiseen, joten säätyvaltiopäivien edustaman kansan määrä laski siis tasaisesti myös koko säätyvaltiopäivien ajan.⁸²

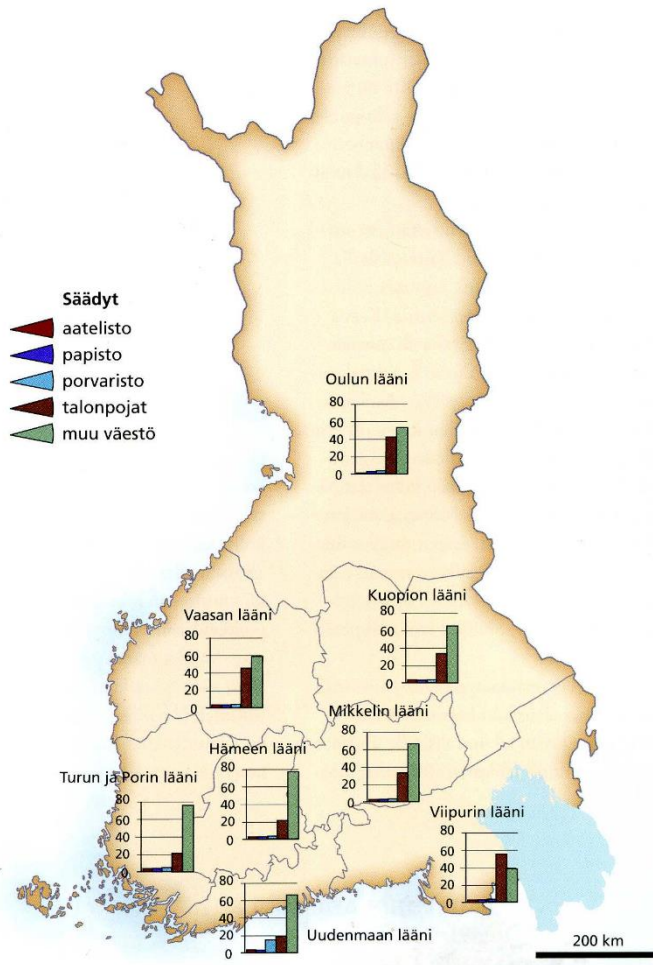
Eino Jutikkalan määritelmän mukaisesti jokainen maataomistava maanviljelijä oli talonpoika (ruots. bonde), huolimatta huomattavista varallisuuseroista.⁸³ Matti Peltosen mielestä Jutikkala ja muut talonpoikaiston tutkijat ovat korostaneet säädyn homogeenisyyttä, mutta jättäneet yleensä talonpojan käsitteen selvästi määrittelemättä. Joka tapauksessa maanviljelijä voidaan määritellä karkeasti talonpojaksi, mikäli hänellä on suora omistussuhde omaan maahansa. Näin ollen talonpojan määri-

⁸¹ Jussila 2003, 73.

⁸² Krusius-Ahrenberg 1981, 107–108. Soininen 1980, 389–391. Haapala et al. 2007, 170–171.

⁸³ Jutikkala 1958, 428.

KUVIO 1. Säätyjako lääneittäin 1880. Lähde: Haapala, Pertti. Suomen historian kartasto. 2007.



telmä on lähinnä juridinen.⁸⁴ Tämän oikeuden oli Suomen talonpoikaisto saanut Yhdistys- ja Vakuuskirjalla jo Ruotsin vallan ehtoapuolella vuonna 1789. Se takasi talonpojalle yhtä laajan ja täydellisen omistusoikeuden perintötilaansa kuin aatelismiehellä oli rälssitiloihin. Lisäksi kruununtillalliset – kruunun maata vuokralla viljelleet talonpojat – saivat laajemman nautintaoikeuden tiluksiinsa. Kruununtillaja ostettiin perintötiloiksi 1790-luvulta alkaen ja buumi jatkoi Venäjän vallan alla. Täten Suomeen syntyi jo ennen 1800-lukua ja valtiopäiväperinteen alkamista laaja maataomistava talonpoikaisluokka.⁸⁵ Vuonna 1869, jolloin uusi valtiosääntö tuli voimaan, oli Suomessa 56 tuomiokuntaa (ennen kihlakuntia), jotka olivat paitsi oikeutettuja myös velvoitettuja lähettämään yhden edustajan valtiopäiville. Vaalin suorittivat tuomiokunnan isäntien valitsevat valitsijamiehet.⁸⁶ Suuri osa isännistä oli luku- ja kirjoitustaidottomia, joten vain harvoilla miehillä oli luontaiset edellytykset selviytyä valtiopäivätyöstä.

Ensimmäisillä valtiopäivillään 1863 talonpoikaissääty koostui hyvin pitkälti ”puhtaista” talonpojista, toisin sanoen perintötilojen haltijoita ja kruununtillajen omistajia. Jaot olivat pitkälti alueellisia: esim. Pohjanmaalla vaalittiin ”puhtaita” talonpoikia, Etelä-Suomessa taas nousi edustajiksi rikkaita ratsutilallisia.⁸⁷ Myös talollisten osuus läänin koko väestöstä vaihteli alueittain, kuten oheisesta ku-

Ensimmäisillä valtiopäivillään 1863 talonpoikaissääty koostui hyvin pitkälti ”puhtaista” talonpojista, toisin sanoen perintötilojen haltijoita ja kruununtillajen omistajia. Jaot olivat pitkälti alueellisia: esim. Pohjanmaalla vaalittiin ”puhtaita” talonpoikia, Etelä-Suomessa taas nousi edustajiksi rikkaita ratsutilallisia.⁸⁷ Myös talollisten osuus läänin koko väestöstä vaihteli alueittain, kuten oheisesta ku-

⁸⁴ Peltonen 1992, 25–32.

⁸⁵ Jutikkala 1958, 291–301. Tämän ansiosta esim. Vanhan Suomen eli Venäjään ennen vuotta 1812 kuuluneen osan talonpojat saivat suorittaa tilan oston perintötilaksi 20 vuoden kuluessa, muualla Suomessa vuodesta 1858 maksu suoritettiin 10 vuoden kuluessa ja Lapin talonpojat olivat vapautetut lunastushinnasta.

⁸⁶ Jutikkala 1974, 124–125. Valitsijamiesvaali muuttui vuonna 1869 siten, että pitäjän isännät saivat äänen aina 2000 asukasta kohden. Tuota ennen oli äänimäärä laskettu pitäjän isäntien manttaaliluvun mukaisesti, eli montako maata omistavaa isäntää pitäjässä oli. Valitsijamiesvaalit eivät kuitenkaan olleet kovin kiinnostavia isäntien mielestä, joten tilaisuuksiin saattoi saapua vain muutama tai ei yhtään äänioikeutettua talollista. Lapin tuomiokunta oli vapautettu velvollisuudesta lähettää edustajia valtiopäiville, eikä se niin tehnyt vuosina 1863–82.

⁸⁷ Talolliset eivät aina suhtautuneet positiivisesti edustajien lähettämiseen valtiopäiville. 1863 jäi eräs edustaja saapumatta lainkaan valtiopäiville riitauduttuaan tuomiokuntalaistensa kanssa päivärahakysymyksestä. Salosten tuomiokun-

viosta (KUVIO 1) on nähtävissä. Ainoastaan Viipurin läänissä talonpoikien osuus oli suurin, mutta myös Pohjanmaalla Vaasan ja Oulun lääneissä osuudet olivat suhteellisesti korkeampia. Viipurin läänin asukkaat olivat innokkaita lunastamaan maan itselleen, sillä Vanhan Suomen lahjoitusmaatalonpojilta oli vuoden 1826 asetuksella viety perintöoikeus maahansa. Sen sijaan Lounais- ja Etelä-Suomen väestön ehdottomasti suurin osa ei kuulunut mihinkään väestöryhmään.

Äänioikeutetuksi ja vaalikelpoiseksi talonpojaksi laskettiin kuitenkin mies,

”jolla on manttaaliin pantua relssi- tahi perintömaata, taikka joka vakaalla asukasoikeudella hallitsee kruununtilaa, tahi arennilla [vuokraamalla] pitää kruununpuustellia, kuninkaankartanoa tahi kuninkaan-latokartanoa, eikä kuulu muuhun säätyyn tahi ole maan palveluksessa”.⁸⁸

Tämä avasi tien myös oppineille, kauppiaille, opettajille, eläkkeellä oleville virkamiehille ynnä muille, mikäli nämä vain omistivat maata. 1800-luvun alussa maatalous oli tärkein ammatti vain 100–200 säätyläiselle, mutta vuoteen 1870 mennessä luku oli noussut jo viiteensataan. Ensimmäisten valtiopäivien aikana senaatti itse asiassa loukkasi vaalivapautta estämällä muutamien säätyläisten edustus-oikeuden.⁸⁹ Mitään selkeää puoluejakoa ei vielä ollut, vaikka valtiopäiväkeskustelujen ulkopuolella kokoonnuttiinkin eräänlaisiin klubeihin, seuroihin tai ”kotterioihin” keskustelemaan vapaammin käsiteltävistä asioista ja seuraavan päivän äänestyksen linjoista. Näistä vapaamuotoisista keskusteluista ei luonnollisestikaan pidetty minkäänlaista pöytäkirjaa.⁹⁰

Niinpä yleisin jako ensimmäisten valtiopäivien aikana muodostui sen perusteella, ketkä olivat tilallisia ja ketkä rusthollareita eli ratsutilallisia. Ratsutilallisia oli noin viidesosa säätyedustajista, mutta säädyn *jäsenistä* Suomen suuriruhtinaskunnassa ratsutilalliset muodostivat pienen osan.⁹¹ Vuonna 1872 säädyssä istui jo selkeästi enemmän sivistyneistöä ja 1877–78 sääty näki Viljo Hytösen mukaan ”tuntuvasti pätevimmän kokoonpanonsa”: kolme maisteria, kaksi varatuomaria, yksi sotilas, kolme kunnallisneuvosta, viisi maakauppiasta, kaksi lukkaria ja yksi opettaja, lisäksi kymmenen ratsutilallista.⁹² Merkittävää kuitenkin oli, että 26 valtiopäiväedustajaa oli toiminut edustajina jo kerran aikaisemmin ja kahdellatoista oli takanaan kahdet tai useammat valtiopäivät. Rautatiepolitiikka näytteli osaansa ainakin joissain valtiopäivämiesten vaaleissa, sillä esim. Agathon Meurman

nan edustaja sen sijaan kärsi mielenterveysongelmista, eikä hänen tilalleen lähetetty uutta edustajaa. Hytönen 1923, 39–40.

⁸⁸ Jutikkala 1974, 126–127. Termien selityksistä katso LIITE 1.

⁸⁹ Jutikkala 2003, 447. Jutikkala 1974, 117, 126–127. Valtio-oikeuden professori J.W. Rosenberg puolusti 1861 säätyläisten asemaa talonpoikaissäädystä perustelemalla, että kuuluminen säädyn jäseneksi syntyperän kautta oli vain aatellista määrittävä seikka. Hänen esityksensä kuitenkin hylättiin.

⁹⁰ Rommi 1974, 373–374.

⁹¹ Jutikkala 1958, 404.

⁹² Hytönen 1926, 92. Hytösen tekemiin sosiaaliin taustoihin on Eino Jutikkala kuitenkin esittänyt myös korjattavaa.

hävisi vuonna 1867 Kangasalan tuomiokunnan vaalin Simo Joutsiniemelle sillä verukkeella, että hän oli rautateiden vastustaja.⁹³

Kuvaaja 2. Talonpoikien säädyn jäsenten sosiaalinen jakautuminen valtiopäivillä 1863–1882.⁹⁴

	1863	1867	1872	1877	1882
Talonpoikia,	44	54	47	43	40
joista ratsutilallisia	10	9	11	10	9
Säätyläistilanomistajia	2	1	5	8	7
Maakauppiaita	1	-	3	5	7
Lukkareita, kansakoulunopettajia	-	-	1	3	4
Muut, esim. virkamiehet, opiskelijat	-	1	1	1	-
Yhteensä	47	56	57	60	58

Kuten yllä olevasta kuvaajasta näkyy, talonpoikien ja ratsutilallisten osuudet pysyttelivät samoissa uomissa, mutta maakauppiaiden ja säätyläisten määrät kohosivat vuosina 1872–82. On hankala tehdä johtopäätöksiä siitä, miten tämä sivistyksen taso olisi vaikuttanut rautatielinjauksiin. Karkeana arviona voidaan kuitenkin sanoa, että rautateiden vastustus oli suurempaa 1860-luvulla kuin 1870-luvulla tai vuonna 1882. Ainakin vuonna 1863 rautateiden kiivaimmat kannattajat olivat ratsutilallinen Pehr Östring ja säätyläistalonpoika Carl Hagman, vaikka myös osa puhtaista talonpojista oli rautatieaatteelle hyvin suosiollisia. Östringin ja Hagmanin mahdollisiin motiiveihin palataan 4. luvussa. Yleisesti voisi päätellä puhtaiden talonpoikien olleen rautatieajatukselle vastahankaisempia, sillä säädyn vastustus oli suurinta nimenomaan 1860-luvulla, puhtaiden talonpoikien kultakaudella. Maakauppiaiden kohonnut määrä lienee melko varmasti esiintynyt rautateitä tukevana ilmiönä, ottaen huomioon myös porvarissäädystä vallinneen myönteisen rautatieasenteen.⁹⁵ Maakauppiaille kulkuyhteyksien kehityksestä oli erityisen suurta hyötyä, sillä liikenneolot olivat parhaimmillaankin epävarmoja. Kuljettaminen oli kallista ja aikaa vievää, minkä lisäksi laivoja uhkasivat haaksi- ja maaliikennettä kelirikot.⁹⁶ Merkitystä oli myös maakauppiaiden kotipaikkakunnalla. Eräs touhukaimmista liikemiehistä säädystä tämän tarkastelujakson aikana oli nimittäin Kalajoelta kotoisin

⁹³ Hytönen 1926, 180–181. Hytönen tosin mainitsee Joutsiniemen osoittautuneen myöhemmin rautateiden vastustajaksi, mikä ei pidä ihan tarkalleen paikkaansa. Hän kannatti Hämeenlinna-Tampereen-radan rakentamista, mikäli siihen ei tarvitsisi ottaa uusia lainoja. Käytännössä tämä tietenkin olisi merkinnyt, että rautatierakentaminen olisi mahdotonta. Talonps. P II 24.5.1867, 762–763.

⁹⁴ Jutikkala 1974, 133.

⁹⁵ Maakauppa oli varsin uusi kaupankäynnin muoto, sillä lupa käydä maaseudulla kauppaa oli annettu vasta 1842, jolloin karjataloustuotteiden, metsäriistan, kalan, eläinten ja koti- sekä käsityötuotteiden myynti sallittiin. Pysyvien puotien perustaminen sallittiin vasta 1859.

⁹⁶ Mauranen 1999a, 370–372.

ollut Jaakko Merenoja, joka hoisi jos jonkinmoista liiketointa.⁹⁷ Merenoja oli vuonna 1872 yksi kiihkeimpiä Pohjanmaan rautatieaateen kannattajia: aikana, jolloin rataa ei ollut saatu vielä edes Tampereelle saakka. Karjatalouden nousu 1860-luvun jälkeen lisäsi maatalouden kaupankäyntiä siinä määrin, että talonpojan määritteenä voisi myös pitää maataloustuottajaa.⁹⁸ Hänen markkina-alueensa oli kuitenkin verrattain lähellä maatilaa, maaseutumarkkinoilla. Wolfgang Schivelbuschin mukaan rautatie pienensi liiketalouden tilaa (etäisyyksiä) ja siten toi fyysisesti kaukana sijainneet markkina-alueet lähemmäksi tuottajia.⁹⁹ Kenties parhaan todistuksen siitä, että talonpojat viimeistään 1870-luvulla näkivät rautatien aiheuttavan välimatkojen lyhentymistä, on Oulun ja Kajaanin tuomiokuntien edustajien rautatieanomus vuodelta 1877: ”Sillä nämä kallisarvoiset välikappaleet [rautatiet ja kanavat] huojentavat liikkeen, säästävät tuhansia sekä ihmis- että hevoispäivätöitä, edes auttaen silläkin tavoin maanviljelystä ja vaurastumista. *Ne lyhentävät paikkakuntain välit ja siirtävät niitä likemmäksi toisiaan.*”¹⁰⁰

Kulttuuristen erojen lisäksi talonpojat voitiin jakaa myös suomen- ja ruotsinkielisiin – joskin osa säädyn jäsenistä taisi molemmat kielet. Kielipolitiikka oli yksi 1800-luvun suurista poliittisista kiistakapulioista, joka muodostui Suomen puoluejärjestelmän pohjaksi. Se oli myös yksi Talonpoikais-säädyn suurimpia vedenjakajia: sääty jakautui jo 1870-luvulla suomen- ja ruotsinmielisiin. Mikä siis oli kielipolitiikan vaikutus rautatiehankkeisiin? Päällisin puolin näyttäisi siltä, että kielipolitiikalla ei ollut tässä asiassa mitenkään suurta roolia – joskin kielikysymysten aiheuttamat välirikot muissa asioissa ovat voineet vaikuttaa myös yksittäisissä rautatiepoliittisissa kysymyksissä. Suomenmielisillä oli tietenkin maantieteellisistä syistä suurempi syy vastustaa rautatietä 1800-luvulla – rautateiden rakentamisen pääsuunta oli Etelä-Suomessa, ruotsinkielisen rannikon läheisyydessä. Kun rautatiet hitaasti etenivät kohti Pohjois-Suomea, eivät etelän ruotsinmieliset edelleenkään nostaneet päätään, pikemminkin sen tekivät harvaan asuttujen alueiden suomenmieliset. Oma merkityksensä lienee ainakin 1882 ollut ruotsinmielisten henkiselä johtajalla Torsten Costianderilla, joka oli toiminut jonkin aikaa rautateillä virkaa tekevänä kasöörinä eli kassanhoitajana ja puhui lämpimästi rautateiden puolesta.¹⁰¹ Kyseessä oli siten enemmänkin maantieteellinen katsantokanta, johon palataan tarkemmin luvussa 5.

⁹⁷ Hytönen 1926, 175–176. Hän muun muassa oli paikkakunnan miesten mukana rakentamassa omaa parkkilaivaa, joka seilasi myöhemmin kaikilla maailman valtamerillä.

⁹⁸ Pelttonen 1992, 33–41.

⁹⁹ Schivelbusch 1977, 33.

¹⁰⁰ TAYK, Talonps. P I 16.2.1877, 148. Kursivointi kirjoittajan.

¹⁰¹ Hytönen 1926, 41. Torsten Costiander (1831–1904) teki elämänsä aikana hyvin monipuolisen uran. Hän osallistui nuorena upseerina muun muassa Unkarin kapinan kukistamiseen 1849 ja oli siten mukana näkemässä rautateiden kyvyn keskittää nopeasti suuria määriä ihmisiä yhdelle alueelle. Myöhemmin hän omisti Urjalan lasitehtaan ja toimi kahdeksan vuotta Uudenmaan läänin kuvernöörinä.

Kolme muuta säätyä koostuivat selkeästi oppineemmasta väestöstä, jonka rinnalla talonpoikaiston oli ansaittava paikkansa.¹⁰² Siksi esimerkiksi iisalmelainen Pietari Kumpulainen näki vuonna 1867 rautateiden vastustamisessa piilevän vielä senkin vaaran, että muut säädyt pitäisivät talonpoikia sen johdosta valistumattomina.¹⁰³ Kumpulaisen mainitsemat syyt olivat vilpittömiä, sillä kyseinen rautatie (Pietarin rata) ei olisi koskettanut hänen kotipaikkakuntaansa Iisalmea. Koska muiden säätyjen päätökset rautatierakentamisen tulevaisuudesta oli kuitenkin otettava huomioon ja kolme muuta säätyä, etenkin aatelisto ja porvarit, olivat rautatieasialle pääasiassa myönteisiä, kääntyi moni äänestys säädyn sisällä rautatiemiesten voitoksi. Talonpojat pyörsivät hyvin monessa rautatiepäätöksessä entisen kantansa huomattuaan ajautuneensa kolmea muuta säätyä vastaan. Näin kävi mm. 1863, jolloin sääty vastusti ensin kahden radan rakentamista, mutta hyväksyi esityksen jäätyään alakynteen. Myös 1867 tyydyttiin loppujen lopuksi kompromissiratkaisuun. Kyseisillä valtiopäivillä oli Jämsän edustaja Jonas Vitikkala jopa esittänyt, että talonpoikien olisi viipymättä suostuttava Pietarin radan rakentamiseen kuultuaan, että aatelisto ja papisto olivat sen jo hyväksyneet.¹⁰⁴ Muut säädyt antoivat siis selvää nostoapua rautatien kannattajien asialle. Vuonna 1877 kuului jo valitustakin siitä, että talonpoikain sääty aina taipui muiden säätyjen edessä. Pohdittaessa talonpoikain pitäytymistä vanhoissa päätöksissään ei pidä kuitenkaan unohtaa muita valtiopäivillä käsiteltyjä asioita, jotka vaikuttivat edustajien mielentilaan. Rautatieasiat eivät olleet ainoita, joissa talonpojat taipuivat. Näyttäisi kuitenkin siltä, että vuonna 1882 saivat muutamat edustajat lietsottua säädyn siihen mielentilaan, että ennen tehtyjä päätöksiä puolustettaisiin loppuun saakka. Tästä syystä sääty vastusti viimeiseen asti valiokunnan yritystä saada se yhtymään muiden säätyjen hyväksymään esitykseen Oulun radan suunnasta.¹⁰⁵ Vastustajien ja ”taipujien” suhde oli kuitenkin hyvin pieni, sillä 29 äänesti vanhoissa päätöksissä pysymisen puolesta, kun taas 24 olisi mieluummin ollut viivästyttämättä valtiopäivien päätöksentekoa. Vastustajien käytös johtui epäilemättä siitä, että pelättiin talonpoikien menettävän muiden säätyjen kunnioituksen. Toisaalta myös ”taipujat” saattoivat pitää pahana sitä, että talonpoikaissääty yksinään asettuisi jarruttamaan tärkeitä päätöksiä.

3. ARGUMENTOINTI TEKNIIKAN KAUTTA

Suhtautuminen teknologisiin innovaatioihin on kautta historian ollut ratkaisevassa roolissa silloin, kun on puhuttu kansakuntien selviytymisestä taloudellisessa, sosiaalisessa ja sotilaallisessa kamp-

¹⁰² Talonpojat eivät ainoana säätynä saaneet itse päättää sihteeriään, vaan sen teki kenraalikuvernööri hallitsijan valtuutuksella. Tapa periytyi Ruotsin vallan ajalta vuoden 1617 valtiojärjestyksestä. Talonpoikien ei uskottu pärjäävän esimerkiksi lakikysymyksissä muille säädyille. Tutkijat ovat olleet sihteereiden vaikutuksesta erimielisiä, mutta pöytäkirjojen mukaan heidän tarvitsi varsin harvoin puuttua säädyn työskentelyyn. Krusius-Ahrenberg 1974, 178–179.

¹⁰³ TAYK, Talonps. P II 25.5.1867, 771–773.

¹⁰⁴ TAYK, Talonps. P II 24.5.1867, 769.

¹⁰⁵ TAYK, Talonps. P III 30.5.1882, 1159–1161.

pailussa. Hannu Salmi on teoksessaan ”Atoompommilla kuuhun” tutkinut teknologiaan liittyvää mentaalihistoriaa Marc Blochin ajatusten pohjalta. Hän on vienyt Blochin ajatuksia eteenpäin hahmotellen teknisiin murroksiin liittyneitä kysymyksiä, reaktioita tekniikkaan ja tekniikan henkistä vaikutusta.¹⁰⁶ Salmi ei kuitenkaan ole tutkinut teknologiaa minkään yhden sosiaalisen ryhmän näkökulmasta. Suuri osa tätä tutkielmaa on juuri tekniikan mentaalihistorian pieni osa-alue. Tutkin yhden aikanaan mullistavan teknologisen uudistuksen vaikutusta yhteen sosiaaliseen luokkaan. Tämän teemakappaleen tarkoitus on kuitenkin keskittyä rautatiehen nimenomaan sen teknisen luonteen vuoksi, eikä vielä sivuta taloudellisia tai paikkaan liittyviä seikkoja. Millaisena teknisenä innovaationa rautatie nähtiin talonpoikaissäädystä 1860-luvulta 1880-luvulle? Tässä luvussa pureudutaan siihen, miten talonpoikien sosiaalinen tausta saattoi vaikuttaa argumentointiin, miten he argumentoivat rautatien käyttötarkoituksista puolesta ja vastaan ja mitä tulkintoja sen pohjalta voidaan tehdä rautateiden suosiosta. Toisin sanoen nostan esille argumentteja, jotka teemoitteluni mukaisesti näyttäytyivät tekniikkaan tai kulttuuriin viittaavilta. Rajaukset eivät ole aina helppoja. Esimerkiksi talonpoikien suhtautuminen rautatien rakentamiseen on oma alakysymyksensä, johon liittyi paljon kulttuurihistoriallisia, mutta myös taloudellisia pelkoja, joten se on luokiteltu kuuluvaksi lukuun 4. Rautateitä ei voi myöskään olla vertaamatta niiden pahimpaan kilpailijaan, vesireitteihin ja niiden parantamiseen tähänneisiin kanavointihankkeisiin.

3.1 Kehitysintoa niin maataloudessa kuin kuljetusyhteyksissä

Vuonna 1863, ensimmäisten valtiopäivien alkaessa, höyryveturi oli vielä suuri ihmetyksen aihe. Juhani Aho on kuvannut romaanissaan *Rautatie* vanhaa maalaispariskuntaa, joka vielä rautatien saapumisen aikoihin 1880-luvulla puhuu junasta suuren ihmetyksen vallassa, kuin eivät olisi siitä koskaan kuulleetkaan.¹⁰⁷ Vaikka suuri osa kansasta ei ollut todella nähnyt höyryllä kulkevaa veturia, niiden olemassa olosta tiedettiin yleisesti. Tässä alaluvussa käsitellään talonpoikaishedustajien suhtautumista uuteen kuljetusteknologiaan nimenomaan sen ”uutuuden” vuoksi.

Höyryllä käyttövoimana oli jo vakiintunut asema tehdasteollisuuden ja laivojen parissa. Suomessa oli jo vuonna 1821 nähty vieraileva ruotsalainen höyrylaiva Stockholm. *Åbo Tidningar* uutisoi asiasta tavalla, joka antoi olettaa ihmisten tietävän mistä oli kysymys. Ensimmäinen suomalainen höyrylaiva laskettiin sisävesiliikenteeseen 1833 ja höyrylaivayhteys Suomen ja Pietarin välille avattiin 1837.¹⁰⁸ Höyrylaiva oli kuitenkin ainoastaan parannus jo olemassa olevaan tekniikkaan. Rautatie toi jotain todella uutta teiden ja vesireittien rinnalle, sillä rautatie satoi liikenneväylän ja –välineen tek-

¹⁰⁶ Salmi 1996, 17–18.

¹⁰⁷ Kts. Aho 1884.

¹⁰⁸ Salmi 1996, 106; Jussila 2004, 29.

nisesti yhteen.¹⁰⁹ Selvä todiste suomalaisten hiljattaisesta siirtymisestä rautatietietoisuuteen on 1830-luvulta, jolloin muun muassa *Oulun Wiikko-Sanomat* julkaisi artikkelin, joka esitteli ”höyryvaunuja”.¹¹⁰ Ahon kuvaamille lukutaidottomille perämetsien maalaisille juna säilyi kuitenkin vielä vuosikymmeniä täytenä mysteerinä, sillä niin kehittyneiden laitteiden ei uskottu saavuttavan syrjäseutuja vielä vuosikymmeniin, jos vuosisatoihinkaan.

Valtiopäivien alkaessa 1860-luvulla Suomessa ei enää kovin vakavasti harkittu von Haartmanin ehdottamia hevosrautateitä, vaan rautatien käyttövoimaksi oli tullut höyry. Eräässä tapauksessa oli tosin ehdotettu Pietarin rataa rakennettavaksi hevosvetoiseksi, sillä sen uskottiin tulevan käyttökustannuksiltaan halvaksi, mutta tämän ehdotuksen tekijä oli taustaltaan porvari. Talonpojat eivät kertaakaan vuosina 1863–1882 puhuneet valtiopäivillä rautatien käyttövoimana muusta kuin vetureista, joskin he saattoivat puhua pelkästään rautateistä. On mahdotonta tulkita, tarkoittiko heistä joku hevosvetoista rautatietä, mutta Hämeenlinnan radan jo valmistuttua ja avauduttua veturiliikenteelle 1862 se lienee epätodennäköistä.

1800-luku oli kuitenkin myös maatalouden murroksen aikaa, siirtymistä niin sanottuun järkiperaiseen maanviljelykseen.¹¹¹ Kuten esimerkit Yhdysvalloista osoittavat, rautatiet kykenivät parantamaan maatalouden tilaa ja tekivät maatalouden kehittämisestä mahdollista. Länsi- ja Pohjois-Euroopassa maatalouden ongelmana oli kuitenkin tilakokojen pienuus ja pirstoutuneisuus, jotka hidastivat uusien viljelymenetelmien käyttöönottoa tai pienensivät niiden tehoa.¹¹² Valtio olikin Suomessa yrittänyt estää tilojen liian halkomisen pitkin 1800-luvun. Talonpoikain sääty oli kuitenkin paikka paikoin niin varakasta, että sillä oli mahdollisuutta kokeilla uusia innovaatioita maataloudessa. Etenkin rikkaat tilanomistajat kykenivät hankkimaan puimakoneita ja uusia lannoitteita sekä siirtymään yhä enemmän karjatalouteen.¹¹³ Muun muassa Iisakki Hannuksela Ilmajoelta, joka edusti tuomiokuntaansa kolmesti valtiopäivillä, oli merkittävä tulevaisuuskatseinen viljelijä, joka hankki nauta- ja lammaskarjaa mm. Skotlannista ja palkittiin kotiseudullaan useaan otteeseen maatalouden kehittämisestä.¹¹⁴ Maatalous oli vuosisatojen ajan siirtynyt ammattiosaamisena isältä pojalle, sillä maanviljelyksessä käytetyt välineet muuttuivat joko hitaasti tai eivät juuri lainkaan. Ne edustajat, jotka olivat valmiit omaksumaan uusia menetelmiä omalla osaamisalueellaan, olivat myös

¹⁰⁹ Schivelbusch 1977, 19.

¹¹⁰ Rinne 2001, 16.

¹¹¹ Jutikkala 1958, 318. Voitaisiin jopa sanoa, että jos 1400-luvun ihminen olisi aikakoneella siirretty 1800-luvun alun maaseudulle, hän olisi osannut toimia tarjolla olevilla työkaluilla.

¹¹² Peltonen 1992, 66.

¹¹³ Peltonen 1992, 69, 73–75.

¹¹⁴ Alanen 1953, 155–156. Hannuksela oli yksi niistä viidestä talonpojasta, jotka – nuoren Yrjö Koskisen ehdotuksesta – otettiin mukaan Ilmajoen Maamiesseuran elvyttämiskokoukseen 1861, mikä johti entisen säätyläisseuran muuttumiseen talonpoikaisvaltaiseksi.

halukkaampia tukemaan uusia teknisiä innovaatioita, joilla ei välttämättä ollut vielä suoranaista vaikutusta itse maatalouteen. Iisakki Hannuksela, josta kuoriutui valtiopäivillä suuri Pohjanmaan rautatien puolestapuhuja, oli malliesimerkki tämän kaltaisesta uudistusmielisestä talonpojasta.

George Revill on rautateiden näkymän vaikutusta pohtiessaan tullut siihen tulokseen, että rautatiehen liitettiin Euroopassa paljon demonisia ja luonnollisuutta tuhoavia. 1800-luvun länsieurooppalaisessa ja pohjoisamerikkalaisessa maalaustaiteessa on paljon viitteitä siihen, että rautatie nähtiin luonnon ja kehityksen rajana.¹¹⁵ Siten rautatiet eivät sopineet juuri ollenkaan fennomaaniseen Suomi-kuvaan, joka oli maanläheinen, luonnollinen ja kuvankaunis. Rautatie ei ole suomalaisen maalaustaiteen kuvatuimpia aiheita 1800-luvulla, eikä ihme: se muokkasi ihannoitua kansallista näkymää varsin peruuttamattomalla tavalla. Jokien ja järvien yli oli vedettävä siltoja, kallioihin puhkaisu-tava tunneleita, kaupunkeihin rakennettava asemia, puhumattakaan maisemaa halkovasta, tuhansien kilometrien pituuteen yltävästä kiskojen verkostosta.¹¹⁶ Tuo penkereistä, ratapölkyistä ja ylitasoristeuksista koostunut verkko jakoi mielipiteitä niidenkin joukossa, jotka eivät maata omistaneet, mutta maan omistajiin sillä oli ihan erityinen suhde. Omistavathan talonpoikien säätyyn kuuluvat tilalliset yli puolet Suomen viljelysmaista.¹¹⁷ Rautatien esteettiseen näkymiseen Suomen luonnossa ei kuitenkaan talonpoikien valtiopäiväkeskusteluissa koskaan viitattu. Kyseessä on varmasti ollut 1800-luvun luonne, jolloin luontoon suhtauduttiin sen hyödyntämisen näkökulmasta. Rautatien asema suomalaisessa taiteessa ja kulttuurissa, sen suhde luontoon ja vaikutukset maahan olisivat aihe aivan toiselle tutkimukselle.

Kovin nopeaa kehitystä ei rautateille etenkään 1860-luvulla toivottu. Eräs skeptisimmistä näkemyksistä vuodelta 1864 oli rakentaa Riihimäeltä Lahteen ulottuva rautatie koetteeksi, mutta jättää sitten kaikki rautatierakentaminen 100 vuodeksi eteenpäin. Tähänkin kyseinen edustaja halusi suostua pitkin hampain siitä syystä, että sääty oli jo mennyt tekemään päätöksen rakentaa valtion rahoilla kyseisen radan.¹¹⁸ Vuonna 1872 esitettiin myös ilmeisen liioiteltuja mielipiteitä siitä, ettei rautatietä syrjäseuduille, esim. Karjalaan, rakennettaisi vielä vuosisatoihin.¹¹⁹ Näin ollen rautatietyömaista ei odotettu tai toivottu tilattoman väestön työllistäjää. Toisaalta ei ollut varmuutta tai näyttöä, että rata-työmaat olisivat todella kyenneet antamaan muuta kuin väliaikaista toimeentuloa.

¹¹⁵ Revill 2012, 21–36. Yhdysvalloissa rautatiehen liitettiin kuitenkin myös paljon positiivisia kuvia ja rautatien katsottiin olevan Jumalan työn jatkamista, kiskojen tullessa ”luonnonmukaiseksi” osaksi ympäristöä. Eurooppalaisessa taiteessa juna saavutti hyvin nopeasti paikkansa idyllisten maaseutukuvausten osana.

¹¹⁶ Muutamia poikkeuksia ovat mm. neiti H. Olssonin maalaukset Riihimäen aseman seudusta ja ”dresiinasta”, eli resiinasta, molemmat vuodelta 1864. Turpeinen 2003, 54, 77.

¹¹⁷ Itkonen-Kaila 2002, 93.

¹¹⁸ TAYK, Talonps. P II 8.4.1864, 679.

¹¹⁹ TAYK, Talonps. P I 6.5.1872, 449. Tämän pessimistisen arvion lausui Kajaania edustanut Lauri Keränen.

Alun perin ei tosin hallitukseen ollut varautunut muuhun kuin lyhyeen – kenties näytösluontoiseen – ratayhteyteen, tai ainakaan rataverkon laajentumisen ei uskottu olevan lähivuosien kysymys. Radanrakennusten lakitekniisiin ongelmiin jouduttiin pureutumaan 1863–64 tuomalla valtiopäivien käsittelyyn esitys rautateiden, kanavien ja sähkölennätinyhteyksien tuhoamisesta määrättäville rangaistuksille. Se korvasi rautateiden osalta aiemman lain, joka oli säädetty koskemaan ainoastaan Helsinki–Hämeenlinna-yhteyttä ja käsitti nyt mitkä tahansa ratayhteydet Suomen suuriruhtinaskunnassa. Esitys meni ilman äänestystä läpi talonpoikainsäädätyssä,¹²⁰ joskaan mitään pitkälle vieviä tulkintoja rautateiden rakentamisen suosiosta ei tästä voi tehdä. Samoilla valtiopäivillä hallitus myös niputti yhteen samaan anomukseen niin kansakoulujen perustamisen, majakkalaitoksen parantamisen, radan rakentamisen Hämeenlinnasta Tampereelle ja Riihimäeltä Lahteen, sekä eräitä kanavarakennuksia Keski-, Länsi- ja Lounais-Suomessa.¹²¹ Se teki keskustelusta hajanaista ja asetti myös rautatiet ja kanavat kilpailusuhteeseen koululaitoksen kanssa. Virhettä ei toistettu enää seuraavilla valtiopäivillä, vaan kulkuyhteydet erotettiin omiksi esityksiksi ja 1870-luvulla rautatiet saivat yleensä oman esityksensä.

3.2 Talonpojan näkemys rautatiestä kuljetusvälineenä

Eräs tärkeimmistä rautatien kannattajista oli fennomaanipoliitikko ja filosofi Johan V. Snellman, joka kirjoitteli useaan otteeseen 1850-luvulla – siis rautateitä edeltävällä ajalla – rohkaisevia artikkeleita Suomen ryhtymisestä rautatierakentajaksi. Snellmanin lennokkaat visiot säilyivät ajankohteisina aina 1880-luvulle saakka, ja niitä arvostettiin myös suomenmielisten enemmistön hallitsemassa talonpoikaissäädätyssä. Agathon Meurman viittasi ”erään viisaan miehen” sanoihin 1882 puolustaessaan sisämaan rannikon kanssa yhdistävää pitkän linjan rautatiestrategiaa.¹²² 1860-luvun ensimmäisillä valtiopäivillä sana ”juna” teki vielä tulojaan. Se miellettiin eräänlaiseksi moninkertaiseksi vaunujärjestelmäksi kahdenkin edustajan käyttäessä junasta termiä ”jono”.¹²³ Pääasiassa puhujat viittaavat ainoastaan rautatien tehokkuuteen tai tehottomuuteen kuljetusmuotona.

3.2.1 Kulkuväline, joka tuo sivistystä

Wolfgang Schivelbuschin mukaan välimatkojen lyhenemistäkin ihmeellisempää oli ajan lyheneminen.¹²⁴ Junien nopeuteen viitattiinkin joissain tapauksissa säätyvaltiopäivillä, mutta monesti negatiivisesti. 1867 eräs edustaja lausui varsin penseään sävyyn rautateitä haluttavan rakennetuksi, ”jotta tuulen vauhdilla päästäisiin lentämään yhdestä päästä maailmaa toiseen.” Toinen näki paikkakun-

¹²⁰ TAYK, Talonps. P II 21.3.1864, 517.

¹²¹ TAYK, Valtiopäiväasiakirjat 1863–1864, Armollinen esitys nr 31, 31.7.1863 Helsingissä.

¹²² TAYK, Talonps. P II 4.5.1882, 833–835. Meurmania tosin arvosteltiin myöhemmin samassa kokouksessa, että hänen esittämänsä näkemys rautatien suunnista ei vastannut J.V. Snellmanin hahmottelemaa.

¹²³ TAYK, Talonps. P II 12.4.1864, 775. ”Jono” oli murreksena, joka aikanaan tarkoitti myös ketjua, juovaa tai riviä.

¹²⁴ Schivelbusch 1977, 34.

tien eristyneisyydessä jopa etuja. Tätä eivät kuitenkaan rautatien kannattajat nielleet, ja eräs heistä vertasikin sellaista maatilaa suljettuun tynnyriin.¹²⁵ Päällisin puolin talonpojat suhtautuivat siis hyvin positiivisesti sivistyksen kasvuun, mutta rautatien ei etenkään alkuvuosina katsottu – muutamia edustajia lukuun ottamatta – tuovan sivistystä tai parantavan mitään. Keväällä 1864 käydyssä keskustelussa kansakoulut nähtiin kuitenkin selkeästi hyödyllisemmiksi kuin mitkään kulkuyhteydet.¹²⁶ Rautateiden suoran hyödyn osoittaminen sivistyksen kasvun kannalta oli tietenkin hankalaa.

Hannu Salmi on Schivelbuschin tapaan kuvannut, että rautatiellä oli selvästi kyky lyhentää sosiaalisia ja psyykkisiä välimatkoja ja osa edustajista näyttikin omaksuneen tämän kaltaisen katsantokannan, kuten Oulun ja Kajaanin edusmiesten anomus vuodelta 1877 osoitti. Anomuksessa korostettiin kulkuyhteyksien parantavan välillisesti maataloustuotantoa.¹²⁷ Iisalmea edustanut Pietari Kumpulainen näki kulkuyhteydet jo aikaisessa vaiheessa talonpoikaistolle suurena etuna, sillä niillä poistettaisiin oppimattomuus ja sitä kautta parannettaisiin maanviljelystä. Kumpulaisen mielestä olikin tärkeää parantaa kulkuyhteyksiä, sillä köyhyys ei loppuisi ennen kuin sen syyt poistettaisiin.¹²⁸ Argumentissa on nähtävissä viittauksia suomalaiseen raattiuskeskusteluun, sillä viinanjuonnin katsottiin olevan yhteyksissä köyhyyteen. Kansakoulutoimi olisi kenties parantunut, kun kulkuyhteydet olisivat lisänneet myös oppineiden parempaa liikkuvuutta. Hän näytti myös uskovin välillisiin vaikutuksiin, jotka koituisivat maanviljelykselle. Vaikkei näkemyksiään eritellytkään, kysymys oli todennäköisesti kaupankäynnin parantumisesta, mutta myös uusien keksintöjen saapumista maaseudulle. Iisakki Hannuksela, joka oli Pohjanmaan radan tärkein tukija 1867 ja 1877, ei sen sijaan uskonut rautateiden parantavan maanviljelystä vielä 1867, mutta muutti kantaansa seuraavan kymmenen vuoden aikana. Hän säilyi koko tarkasteluajan rautateiden kannattajana, joten ilmeisesti Hannuksela näki rautateissa erityisesti sivistävää arvoa.

Toisaalta jo tuolloin esiintyi hieman uskoa siihen, että rautatiet levittäisivät paitsi taloudellista hyötyä, myös sivistystä.¹²⁹ Vannoutunut rautatiemies, satakuntalainen kartanonomistaja Edvin Avellan, kehui vuonna 1877 rautateiden vaurastuttavan maata aineellisesti, mutta myös *hengellisesti*, mikä oli todistettu esimerkeillä sekä Suomesta että ulkomailta.¹³⁰ Agathon Meurman näki 1870-luvulla, että rautatein kyettiin liittämään alueita paitsi aineelliseen, myös henkiseen yhteyteen.¹³¹ Tämän sivistyksellisen ja henkisen tason kasvusta ei kuitenkaan yleensä annettu mitään konkreettisia käsit-

¹²⁵ TAYK, Talonps. P I 24.5.1867, 760–762.

¹²⁶ TAYK, Talonps. P II 7.4.1864, 653–672.

¹²⁷ Salmi 1996, 116. TAYK, Talonps. P I 16.2.1877, 148.

¹²⁸ TAYK, Talonps. P I 19.10.1863, 119. TAYK, Talonps. P II 24.5.1867, 759–760.

¹²⁹ TAYK, Talonps. P I 19.10.1863, 120.

¹³⁰ TAYK, Talonps. P III 1.10.1877, 1614.

¹³¹ Alanen 1971, 391.

teitä, vaan keskustelu säilyi abstraktilla tasolla. Ainoastaan maanviljelyksestä keskusteltaessa voidaan huomata, että puhujilla oli viljelyn kehittämisen välillisistä vaikutuksista jonkinlainen käsitys.

3.2.2 Argumentointi matkustamisesta ja kuljettamisesta

Talonpojat eivät juuri puhu omista kokemuksistaan rautateillä matkustamisessa, mikä on hyvin ymmärrettävää, sillä se tuskin olisi tuonut mitään lisäarvoa heidän kommenteilleen. On vaikea arvioida, miten moni säädyn jäsenistä oli matkustanut junalla. Mitä myöhempi tarkastelujakso on, sitä todennäköisemmin näin on kuitenkin tapahtunut. Ainakin pitkäaikaisen valtiopäivämiehen Kaarlo Wärrin mainitaan saapuneen ensimmäisille valtiopäivilleen 1867 Hämeenlinnasta junalla.¹³² Ilmeisesti juna ei tehnyt häneen suurinta mahdollista vaikutusta, sillä Wärrin suhtautui uusiin rakennuksiin yleensä penseästi. Rautateiden piiriinkään päässeitä edustajia ei voi laskea rautatien varmoiksi kannattajiksi, sillä ainakin Hollolan edustaja vastusti rautatierakentamista 1872, vaikka Lahden rata oli tuonut hänen tuomiokuntaansa lähemmäs rataverkon piiriä. Ylivieskalainen lukkari ja valtiopäivämies Pietari Päiväranta matkusti junalla ensimmäistä kertaa vuonna 1876 siirtyessään Turusta Helsinkiin. Nopeus hämmästytti häntä suuresti, etenkin kun alkumatka oli taitettu hevospeleillä ja laivoilla.¹³³ Valtiopäiväkeskusteluissaan säädyn sisällä hän ei tätä enää päivitellyt.

Ennen 1880-lukua tärkeimmäksi kuljetettavaksi nähtiin etupäässä kauppatavara, joskin ihmisten liikehdinnästä puhuttiin paljon. Vuonna 1872 osa talonpojista oli sitä mieltä, että mitä matkustamiseen tulee, oli laiva siihen paljon juna mukavampi kulkuväline. Näin näki asian myös aikalaisnäkökulmaa tarjoava venäläinen professori Baranovski kuvatessaan laivamatkustamisen etuja: ”Kuka pa valittaisi matkan pituutta, kun saatavilla on kaksi illallista, rauhallista unta mielin määrin, mainio aamiainen ja päivällinen sekä tilaisuus poiketa maihin”. Junia pidettiin nopeampina ja joustavimpina tavara- ja matkustajaliikenteessä, sillä niillä oli lähtöjä kahdesta päivällä, aamulla ja illalla. Laiva lähti puoliltapäivin.¹³⁴ Euroopasta saadut kokemukset olivat jo osoittaneet, että ihmiset olivat menettäneet matkustamisen kokonaisvaltaisen kokemuksen rautateiden myötä, mikä näkyi myös tilallisten kohdalla. Kirjailijatalonpoika Pietari Päivärinnalla oli tapana kuvata matkustamista ja ohittamiaan paikkakuntia tarkoin, mutta astuessaan junaan 1876 matkalle Turusta Helsinkiin hän toteaa vain: ”ei siis joutunut paljo matkahavaintoja tekemään; olihan rautatien pysähdyspaikat kumminki kaikki komeasti raketut, useinki paljo komeammasti kuin niiden paikkakuntain kirkot.”¹³⁵ Myös valtiopäiväkeskusteluista löytyi hieman vastaavaa asennoitumista, eräs talonpoikaisedustaja nimittäin valitti vuoden 1882 valtiopäivillä useiden sanovan, että ”ikävä on kulkea rautatiellä, parempi ja

¹³² Salokorpi 2009, 25.

¹³³ Teperi 1986, 177.

¹³⁴ Itkonen-Kaila 2002, 116.

¹³⁵ Teperi 1986, 177.

hauskempi on lähteä laivassa”.¹³⁶ Loma- ja turistimatkailu etenkin sisävesiliikenteestä kasvoivat voimakkaasti 1880-luvulla ja muun muassa Saimaan kanava oli kansallisromanttinen nähtävyys itsessään.¹³⁷ Laivojen hitaus oli kuitenkin pantu merkille. Vuonna 1877 epäili Tornion tuomiokunnan edustaja, että ihmiset tuskin käyttäisivät matkustamiseen kolmea tai neljää päivää, kun junalla se hoituisi yhdessä päivässä.¹³⁸ Siten näyttäisi siltä, että junalla matkustaminen koettiin talonpoikain keskuudessa enemmän suoritusluonteiseksi siirtymiseksi, kun taas laivamatkustamisessa oli kysymys myös mukavuudesta. Maantieliikenteeseen oli luotettava edelleen syrjäisillä alueilla, eikä Suomen huonot tiet huomioon ottaen voinut juuri puhua maantiematkaamisen mukavuuksista. Päivärinnan kuvauksissa 1800-luvun matkaamisesta maanteillä syntyy kovin karu kuva laitoksesta, jota talonpojat eivät juuri halunneet pitää yllä ja johon uhrattiin vain kaikkein välttämättömin ponnistus. Hollikyyteihin varattiin yleensä talojen huonoimmat hevoset eikä kestikievereissa panostettu vieraiden viihtyvyyteen.¹³⁹

Matkustajaliikenne rautateillä kuitenkin kasvoi ja vuonna 1882 rautateiden tärkeimmäksi kuljetettavaksi nähtiin matkustaja. Tästä syystä väkirikkaiden alueiden merkitys kasvoi huomattavasti. Asiaa oli ollut puhetta jo aikaisemmilla valtiopäivillä, jolloin tie- vesikulkulaitosten ylihallitus ei kannattanut rautateiden rakentamista sellaisille alueille, jotka olivat väestön ja metsämaiden puolesta köyhiä.¹⁴⁰ Alueiden väkirikkaudesta oltiin kuitenkin montaa mieltä säädyssä. Edvin Avellan ei esimerkiksi pitänyt senaatin 1881 valmistelemaa väentiheyskarttaa kovinkaan luotettavana. Luottamusta ei näytä herättäneen myöskään rautatievaliokunnan ja insinöörien tekemät tutkimukset ratojen parhaista suunnista, sillä niille esitettiin monia vaihtoehtoja. Malliesimerkki on vuoden 1882 keskustelu Pohjanmaan radasta. Hallituksen kysyttyä säädyiltä mielipidettä ratalinjasta ainoastaan muutamit asettuivat kannattamaan jo valmisteltuja ehdotuksia. Sen sijaan luotiin useita omia ehdotuksia käytännössä ”amatööripohjalta”. Muutamit edustajat tosin ihmettelivät sitä, miksei rautatievaliokunnan mietinnölle annettu enemmän arvoa. Osa edustajista piti sen tähden parempana, että rautatiesuunnista päättäminen jätettäisiin yksinomaan hallituksen tehtäväksi, sillä sääty ei selvästikään ollut tilanteen tasalla. Yhtä lailla tosin vastustettiin halua antaa hallitukselle sen kaltaista mielivaltaa. Sovintoratkaisuksi ehdotettiin sitäkin, että hallitus päättäisi ainoastaan rautatien tarkan suunnan, kun taas säädyt voisivat edelleen tehdä päätökset yleisistä suuntaviivoista.¹⁴¹ Nämä valitukset eivät kuitenkaan johtaneet mihinkään. Talonpoikien suunnitteluinnon pontimena oli yleensä

¹³⁶ Talonps. P II 5.5.1882, 875.

¹³⁷ Michelsen 1999, 113.

¹³⁸ TAYK, Talonps. P I 24.5.1877, 806.

¹³⁹ Teperi 1986, 164–170.

¹⁴⁰ TAYK, Valtiopäiväasiakirjat 1877–1878, Armollinen esitys n:o 26, 4.1.1877 Pietarissa.

¹⁴¹ TAYK, Talonps. P II 4.5.1882, 857. TAYK, Talonps. P II 13.5.1882, 952.

oma paikkakunta, mutta etenkin rautatievaliokunnan Edvin Avellan näytti omaksuneen hyvin ammattitaitoisen roolin.

Insinöörikunta itsessään sai osakseen syvää luottamusta ja rautateiden kartoittamista pidettiin selkeästi positiivisena asiana. Insinööreillä oli Karl-Erik Michelsenin mukaan maine rehteinä ja jämäköinä ammattilaisina, mikä lienee ollut heille eduksi talonpoikaissäädystä. Talonpojat kasvoivat valtiopäivien kuluessa yhä suostuvaisemmilta antamaan rahaa ”koneellisille tutkimuksille”, eli insinöörien ja maanmittarien suorittamille tutkimuksille rautateiden suunnasta. Tosin vuonna 1882 oltiin josin tuskastuneitakin aina vain uusiin tutkimuksiin ja sääty asettui niiden kanssa vastahankaan. Syynä oli kuitenkin raha, ei epäluottamus insinöörejä kohtaan. Varhainen ehdotus perustaa erityinen virasto tutkimaan rautateiden suuntia kaatui miltei yksimielisesti vuonna 1864, eikä halua perustaa erityistä rautatiehallitusta myöskään löytynyt. Tosin jo samaisena vuonna esitti eräs edustaja syvän uskonsa siihen, että Suomessa oli taitavia radanrakentajia.¹⁴² 1877 nähtiin myös, että Suomessa oli saatavilla oppineita insinöörejä ja siitäkin syystä oli rautateitä rakennettava.¹⁴³ Säädyssä uskottiin siis siihen, että rautatie kyettiin suunnittelemaan ja rakentamaan *suomalaisin* voimin. Kotimaisuus on ollut suomenmielisenemmistöisessä säädyssä ehdoton valtti.

Vuosien saatossa tieto ja käsitys rautatiestä kasvoivat, eikä viimeisillä valtiopäivillä enää vastustettu niinkään rautatietä itsessään, vaan ainoastaan sen sijoittumista edustajan näkökulmasta epäedulliseen asemaan. Perusteluna vastahakoisuudelle käytettiin yhä useammin rakennusteknisiä vaikeuksia. Esimerkiksi Pohjanmaan rantarataa vastustettiin vuonna 1882 paitsi taloudellisin, myös teknisin väittein, sillä epäiltiin lähelle meren rantaa rakennettavien, Pohjanmaan lukuisten jokien ylittävien siltojen olevan liian kalliita ja hankalia rakentaa. Myös aikalaiskuvaus Suomesta näki, että Pohjanmaan joet olivat sitä vuolaampia ja koskisempia, mitä pohjoisemmaksi mentiin.¹⁴⁴ Kemijoen ylittävän sillan katsottiin tulevan aivan liian kalliiksi, joten ainakaan ehdolla ollutta Tornion rataa ei voitaisi rakentaa. Tornion tuomiokunnan edustaja tosin kiisti väitteet siitä, että Kemijoen tulviminen tekisi siltahankkeesta mahdottoman. Insinöörit joutuivat todella kamppailemaan Lapin suurten jokien ja niiden pinnanvaihteluiden kanssa, mutta lopulta vaikeudet voitettiin.¹⁴⁵

Talonpoikaiston kannalta innokkain rautatievuosi oli kuitenkin 1872, jolloin useat edustajat tekivät toiveikkaita aloitteita saadaakseen rautatien pohjoiseen. Valiokuntaan edenneitä rautatieanomuksia oli yhteensä viisi, joista kahden takana olivat talonpojat. Porvaristo oli myös aktiivinen rataesityk-

¹⁴² TAYK, Talonps. P II 8.4.1864, 680.

¹⁴³ TAYK, Talonps. P III 3.12.1877, 1706.

¹⁴⁴ Itkonen-Kaila 2002, 85.

¹⁴⁵ TAYK, Talonps. II 9.5.1882, 843–844. Michelsen 1999, 150.

sissään, ollen mukana jok'ikisessä anomuksessa, mutta aateliston ja papiston tekemät anomukset kohdistuivat ainoastaan siihen, että eteläiset rautatiet Hämeenlinna–Tampere–Turku-akselilla olisi saatettava täytöntöön valtion kirstusta. Pohjoisten rautateitten kohtalo oli vielä tuolloin talonpoikain ja porvariston käsissä.¹⁴⁶ Vielä 1877 tehtiin kaksi anomusta, joista toinen oli saarijärveläisten talonpoikien edusmiehensä kautta lähettämä ja toisessa toivottiin rataa Oulun ja Oulunjärven välille. Esi-tykset välitettiin rautatievaliokuntaan yksimielisesti.¹⁴⁷ Talonpoikaisto olikin porvarissäädyn jälkeen toiseksi eniten rautatiealoitteita tehnyt sääty koko valtiopäivien historiassa.¹⁴⁸ Vaikka esityksen teki aina muutama talonpoika, sen lähettämisestä valiokuntien tutkittaviksi päätti koko sääty. Siksi on perusteltua väittää, että talonpoikien enemmistö ymmärsi rautateihin liittyviä teknisiä hyötyjä, eikä vastustanut rautatietä uutuutena.

3.3 Rautateiden muut käyttötarkoitukset

Rautateiden hyödyllisyydestä nousi säädyn keskusteluissa esiin myös kaksi muuta alateemaa: sotilaskäyttö ja nälänhädän torjunta. Aiheet olivat sikäli ajankohtaisia, että 1860-luvulla Suomea kohtasi valtava nälkäkatastrofi 1860-luvulla ja Krimin sota 1850-luvulta oli edelleen edustajilla hyvässä muistissa. Useat historiantutkijat, muun muassa Matti Klinge, ovat kuvanneet rautateillä olleen merkitystä nälänhädän lievittäjänä. Tällaiset näkemykset eivät olleet harvinaisia talonpoikaissäädyssä, joten osalla edustajista oli todellista tahtoa poistaa nälänhädän mahdollisuus tekniikkaa hyväksi käyttäen.

3.3.1 Sotilaskäyttö argumenteissa

Venäjän sotilaspolitiikka nousi rautatiekysymyksessä keskustelunaiheeksi erityisesti 1870-luvulla. Tämä on sikäli mielenkiintoista, sillä Suomen rautatieverkko ei Pietarin rataa lukuun ottamatta herättänyt Venäjän sotilaspoliittista kiinnostusta.¹⁴⁹ Siitä huolimatta vuonna 1877, jolloin valtiopäivillä käsiteltiin asevelvollisuuslakia, osa talonpojista kannatti uusien rautateiden rakentamista helpottamaan asevelvollisuudesta koituvia vaikeuksia.¹⁵⁰ Toisin sanoen rautateiden ymmärrettiin soveltuvan hyvin sotilaskuljetusten hoitamiseen, mihin on voinut vaikuttaa positiivisesti myös Preussin Itävallasta ja Ranskasta saavuttamat voitot. Sotilaspolitiikka ja erityisesti Krimin sodasta saadut kokemukset vaikuttivat aikanaan myös muun muassa Pietarin radan rakentamiseen sisämaahan,

¹⁴⁶ TAYK, Valtiopäiväasiakirjat 1872, Yleisen valitusvaliokunnan mietintö n:o 5, 11.5.1872 Helsingissä. Poikkeuksena voidaan kuitenkin mainita aatelissäädyn edustaja, Oulun läänin kuvernööri, kenraalimajuri Georg von Alfthan, joka puolusti kantaratien suuntien pohtimista ja myöhemmin Oulun saattamista rautateitten yhteyteen.

¹⁴⁷ TAYK, Talonps. P I 16.2.1877, 146–150.

¹⁴⁸ Tuominen, Uno 1981, 566.

¹⁴⁹ Jussila 2004, 50.

¹⁵⁰ TAYK, Talonps. P II 24.5.1877, 800–802. Sotilaspoliittisten asioiden merkitys olikin melkoinen, sillä se oli ulkopoliitiikan ohella niitä harvoja asioita, joihin Venäjän valtio saattoi puuttua. Venäläisille oli siten suuri etu mahdollisimman yhtenäisestä rataleveydestä Suomessa ja tämä on yksi syy siihen, miksi Suomessa käännyttiin usein kannattamaan leveää (1524 mm) leveyttä kapearaiteisen radan sijaan.

pois maihinnousevan vihollisen ulottumattomiin. Samankaltaista keskustelua käytiin säädysssä 1882 keskusteltaessa Ouluun suuntautuvasta Pohjanmaan rantaradasta. Tällöinkin pelättiin, että liian lähelle rannikkoa jäävä rata voitaisiin katkaista ja Oulu näin eristää Etelä-Suomesta.¹⁵¹ Talonpoikien säätyedustajilla on ollut hyvässä muistissa Oolannin sodan aiheuttamat taloudelliset tuhot, joten halu vahvistaa valtakunnan sotilaspolitiikkaa nähtiin myös turvana suurvaltojen välienselvittelyltä.

Miltei jokaisilla valtiopäivillä nousi kysymys rataverkon rakentamisesta kapearaiteisena. Tätä vaihtoehtoa harkittiin kahdesta syystä: se koituisi rakennusvaiheessa halvemmaksi ja voisi kasvattaa halua rakentaa mahdollisesti hiljaisemmin liikennöityjä yhteyksiä. Tämän johdosta voikin epäillä, että rautateitä toivottiin paikkakunnille ajattelematta, että kapearaiteisuus voisi tuottaa tulevaisuudessa kustannuksia. Käytännössä eri raideleveys olisi vaatinut myös omanlaisensa junakaluston. Kapeampi raideleveys tarkoitti myös pienempitehoista veturia, mikä alensi rautatien käytännössä vain henkilökuljetusväyläksi. Kapearaiteisuuden eduksi voidaan teknisesti laskea sekin, että se kykenee mutkittelemaan paremmin. Tästä oli apua vuoristo-oloissa, mutta ei niinkään Suomen kaltaisessa maassa. Talousvaliokunnan näkemys asiasta ensimmäisten valtiopäivien aikana oli, että Hämeenlinna–Helsinki-radan leveys (5 jalkaa) oli eurooppalaisessa mittapuussa oikeastaan kapearaiteinen, eikä siitä kapeampien ratojen tekeminen olisi järkevää.¹⁵²

Ratojen kaventaminen 1524 millimetristä ei myöskään olisi palvellut Venäjän sotilaskuljetusten etua, sillä Venäjällä raideleveys oli vakio. J.W. Snellmanin mukaan olisi ollut keisarin tahdon vastaista rakentaa maahan kapearaiteisia teitä, sillä silloin Venäjä ei olisi voinut suojella suomalaisia sotilaallisesti.¹⁵³ Puolustustekninen idea oli amerikkalaisinsinööri George Whistlerin perua Pietari–Moskova-radan ajoilta ja nähtiin strategisista syistä Venäjällä paremmaksi vaihtoehdoksi. Mahdollisten länsieurooppalaisten vihollisten, kuten Preussin, raideleveydet olivat kapeampia.¹⁵⁴ Suomen säätyvaltiopäivillä näin pitkälle menneitä sotilaspoliittisia tavoitteita ei kuitenkaan mietitty, vaan toivottiin vain rataa mahdollisimman halvalla hinnalla. Erityisesti 1872 Pohjanmaan rataa kannattavat talonpojat ehdottivat, että rata Hämeenlinnasta Tampereelle rakennettaisiin leveäraiteisena, mutta siitä pohjoisemmaksi – kuten Vaasaan ja Ouluun – kapearaiteisena. Kapearaiteisuudelle ei löydetty juuri muita perusteita kuin sen huokeampi hinta.¹⁵⁵ Loppujen lopuksi Vaasan rata, jonka rakennustyöt saatiin päätökseen 1883, valmistui halvemmalla hinnalla kuin mitä alun perin oli pelätty

¹⁵¹ TAYK, Talonps. P II 4.5.1882, 853–854. Krimin sodan aikana 1853–1856 Pohjanmaan rannikko oli kärsinyt suuria taloudellisia vahinkoja englantilaisen laivaston poltettua tervatavaraa ja aluksia mm. Raahessa ja Oulussa. Nämä tuhot olivat pikemminkin lyhyitä pistohyökkäyksiä, mutta Talonpoikain säädysssäkin pelättiin 1882, että pieni iskujoukko voisi tunkeutua sisämaahan ja tehdä radalle sabotaasia, mikäli se sijaitsisi liian lähellä rannikkoa.

¹⁵² Turpeinen 2003, 181. Eurooppalaisten ratojen leveydet vaihtelivat 1860-luvun alussa 7 jalasta 4,83 jalkaan.

¹⁵³ Rinne 2001, 23.

¹⁵⁴ Turpeinen 2003, 178.

¹⁵⁵ TAYK, Talonps. P 7.3.1872, 163–165.

– siitäkin huolimatta, että se tehtiin leveäraiteisena. Syynä oli kaikesta mahdollisesta tinkiminen, esimerkiksi asemarakennukset pyrittiin tekemään mahdollisimman halvalla hinnalla. Hinta oli loppujen lopuksi sama, kuin mitä alun perin oli laskettu kapearaiteiseen rataan kuluvaan.¹⁵⁶ Kaksikymmentä vuotta aikaisemmin talonpoikaissäädystä oli noussut esiin pahennusta Edelfeltin suunnittelemissa kalliista asemarakennuksista Helsingin ja Hämeenlinnan välisellä rautatieyhteydellä, ja vaikka asiaan ei palattukaan, ei ole luultavaa yleisen kannan muuttuneen tällä välillä.

3.3.2 Rautatiestä toivotaan katovuosien torjujaa

Suomen yhteiskunnallisia oloja tutkinut Matti Klinge on nähnyt, että katovuosilla oli syvä vaikutus rautateiden kehitykseen. Tämän hän perustelee sillä, että rautateiden avulla saataisiin toimitettua laajoille alueille hätäapua.¹⁵⁷ Talonpoikien maatalousriippuvuuden takia asian luulisi nousseen suureksi pontimeksi nimenomaan säätyvaltiopäivillä. Klinge on oikeassa siinä, että rautatiet loppujen lopuksi lievittivät nälkäkatastrofeja ja aikalaistalonpoikien näkemyksissä ne myös antoivat työtä köyhille kerjäläisjoukoille. Nälkävuodet ovat Suomen kulkuyhteyksien historiassa kaksiteräinen miekka, sillä ne toisaalta edistivät sekä rautatierakentamista että kanavointia, mutta myös koituivat heikon tai olemattoman terveydenhuoltonsa takia useiden työmiesten kuolemaksi.

Talonpoikien keskusteluissa vuodelta 1863 rautateiden katsottiin hyödyttävän katovuosista kärsiviä alueita, muun muassa kuljettamalla hätäapua säästyneemmiltä paikkakunnilta.¹⁵⁸ Seuraavilla valtiopäivillä keskustelun suunta oli kuitenkin muuttunut. Suuret nälkävuoden tekivät 1867 niin rautatierakentamisesta kuin kanavankaivuustakin nälkäisten kerjäläislaumojen hätäaputyömailta, mihin niitä ei alun perin ollut suunniteltu. Johan Vilhelm Snelmann, jota on arvosteltu liian myöhäisestä lainanotosta katastrofin torjunnassa, pelkäsi hätäaputöiden muuttuvan heikkojen kerjäläisten turmaksi.¹⁵⁹ Talonpoikaissäädystä ne puhujat, jotka ilmaisivat asian ääneen, olivat kuitenkin pääosin tyytyväisiä ajatukseen. Jämsäläinen Jonas Vitikkala tahtoi ehdottomasti palkata työmaille kerjäläisiä. Hänen mukaansa kovat ajat vaativat välitöntä apua, muuten ”köyhyys ja kurjuus pian hirveästi paisuvat”. ”Ihmisiä nyt kuljeskelee tuhansittain Suomen köyhillä mailla, etsien työtä ja leipää; ja milloin tarjotaan niiden tarpeen täyttämiseksi niin hyvää tilaisuutta, kuin tämän rautatien rakentaminen.”¹⁶⁰ Heinolan edustajan Juho Kylmälän arvio hätäaputöistä oli myös varsin positiivinen, mutta ilmeisesti hän arveli sen tuovan Suomelle melkoisen halvan, pitkän rautatien: ”nykyiset asianhaarat olisivat erinomaiset niin lavealle työlle”.¹⁶¹ Vielä tuolloin ei tietenkään ollut selvää, että hätäaputyöt

¹⁵⁶ Alanen 1971, 391–392. Kalle Kallion haastattelu, 17.3.2014.

¹⁵⁷ Klinge 1997, 242.

¹⁵⁸ TAYK, Talonps. P I 14.–19.10.1863, 83, 103.

¹⁵⁹ Myllykylä 1991, 145–146.

¹⁶⁰ TAYK, Talonps P II 25.5.1867, 769.

¹⁶¹ TAYK, Talonps. P II 25.5.1867, 770.

koituisivat tuhansien työmiesten kuolemaksi, mutta katovuosien aiheuttaman inhimillisen tuhon yli osattiin nähdä ainakin vuonna 1877. Tuolloin esim. Iisakki Hannuksela pohti rautatierakentamisen todennäköisesti säästäneen ihmishenkiä vieläkin kauheammalta kohtalolta. Positiivisena nähtiin myös se kylmä tosiasia, että hätäaputyöt olivat merkittäväällä tavalla laskeneet Pietari-radan hintaa.¹⁶² Tämä arvio toistui jo 1867, jolloin hätäaputöin tehtävä rata nähtiin erityisesti positiivisena asiana. Siten voi katsoa, että ratatyömaa oli talonpojille nimenomaan kansaa auttanut, eikä suinkaan työläisiä surmannut symboli.

Olisiko toiminnassa ollut rautatie pelastanut nälkää näkevän maan hädästä? Se tuskin olisi ehkäissyt kokonaisuudessaan tuhoa, sillä suuret nälkävuodet 1866–1868 johtuivat etupäässä siitä, että koko 1860-luku oli ollut katovuosien jäytämä, viljamakasiinit olivat loppuun kaavitut ja ihmiset olivat velkaantuneet. Lounais-Suomi tuotti muutenkin viljaa yli tarpeensa kun taas itäiset – etenkin kaskiviljellyt alueet – olivat riippuvaisia ostetusta viljasta. Täten nälkäkatastrofin yksi katalysaattori oli liikenneyhteyksien ontuminen.¹⁶³ Talonpoikain säätyedustajista löytyi niitä, jotka uskoivat tulevien katovuosien olevan ehkäistävissä tai ainakin lievennettävissä rautatiekuljetuksin. Edustajat muistivat katkerana varsin epäonnistuneet yritykset toimittaa viljaa Pohjois-Suomeen syystalvella 1867.¹⁶⁴ Pohjanmaan höyrylaivat olivat olleet töissä etelämpänä torjumassa nälkäkatastrofia ja kahden venäläisen laivan Ouluun tuomat viljalastit eivät päätyneet koko laajuudessaan tarvitsijoille.¹⁶⁵ Kokkolan Carl Slotte olikin varoitellut keväällä 1867, että kulkuyhteyksien puuttuminen toisi nälänhädän hänen tuomiokunnalleen.¹⁶⁶

1872 pohjoispohjalaiset edustajat vaativat rautatietä osittain juuri siksi, että suurten nälkävuosien kaltainen tuho voitaisiin ehkäistä tulevaisuudessa. Ehdotus Pohjanmaan radasta eteni talonpoikien säädystä valiokunnan käsittelyyn kuitenkin erittäin niukan äänestystuloksen seurauksena: asia ratkaistiin arvalla 24 edusajan kannattaessa esitystä ja 24 sitä vastustaessa.¹⁶⁷ Viisi vuotta rajujen katovuosien jälkeen vain puolet säädyn edustajista oli vakuuttunut, että maan pohjoisten osien kulkuyhteyksiä olisi parannettava. Katovuodet eivät lyhyellä tähtäimellä muuttaneet oleellisesti rautateiden suosiota, joka äänestyksissä oli usein veitsenterällä. Koska kyseinen anomus painotti pohjoiseen ulotettavaa rataa juuri kapearaiteisena, eivät esityksen tehneet talonpojat olleet ajatelleet asiaa loppuun asti tai sitten he uskoivat, ettei maan säädyiltä todellakaan löytyisi halua koskaan rakentaa

¹⁶² TAYK, Talonps. P II 24.5.1877, 800–802.

¹⁶³ Mauranen 1999b, 30.

¹⁶⁴ TAYK, Talonps. P I 7.3.1872, 162–165.

¹⁶⁵ Turpeinen 1986, 158–160. Niin ikään Etelä-Pohjanmaa oli yksi katovuosien pahiten runtelema alueita, sillä 27 kunasta, joissa kuoli yli seitsemäs väestöstä, viisi sijaitsi Etelä-Pohjanmaalla tai sen välittömässä läheisyydessä. Turpeinen 1986, 105.

¹⁶⁶ TAYK, Talonps. P II 25.5.1867, 775–776.

¹⁶⁷ TAYK, Talonps. P I 9.3.1872, 175.

Ouluun asti ulottuvaa leveäraiteista linjaa. Mikäli rata olisi rakennettu pohjoiseen kapearaiteisena, sen kuljetuskapasiteetti olisi ollut huomattavasti pienempi, mikä olisi kostautunut seuraavien katovuosien torjunnassa. Näin ollen voidaan katsoa Pohjois-Suomelle eduksi, että talonpoikien ehdotus vuonna 1872 hylättiin. Vuonna 1886 Ouluun nimittäin saatiin leveäraiteinen rata.

Vuonna 1877 jopa rautatievaliokunta näki, että rautateistä oli ollut apua katovuosien torjunnassa.¹⁶⁸ Paikallistasolla oltiin myös päättäväisiä. Vuonna 1882 Kokkolan edustaja Sahlgren piti Oulun liittämistä rautatieverkkoon ehdottoman tärkeänä, etteivät 1860-luvun nälkävuodet toistuisi.¹⁶⁹ Ei ole oleellista, uskoiko Sahlgren tai kukaan 1872-vuoden rautateiden puolustaja nälkävuosia todellisuuksissa helpotettavan rautateillä, vaan että he käyttivät sitä perusteenaan uusille rautatien rakennuksille. On kuitenkin uskottavaa, että edustajat pitivät rautateitä hyvinä nälänhädän torjunnan välineinä. Nälkävuosia käyttivät perustelunaan nimittäin ensisijaisesti niiden paikkakuntien edustajat, joihin esim. vuosien 1867–68 suuret katovuodet iskivät kaikkein kauheimmalla tavalla. Itäsuomalaisten vetoaminen rautateihin nälkävuosien perusteella oli huomattavasti alhaisempaa. Aiheeseen pureudutaan tarkemmin luvussa 5.

3.4 Vesiväylät vai rautatiet?

Eräs suurimmista teknillisen kilpailun teemoista tässä työssä oli rautateiden ja vesireittien asettaminen toisiaan vastaan, siis kilpailevaan asemaan. Tämä oli merkittävä aihe, mikä näyttäytyi nimenomaan kahden teknisen innovaation paremmuuskilpailuna. Vesiväylien toimivuuden edellytyksenä olivat kanavat, joiden rakennus oli poliittinen ja taloudellinen kysymys aivan kuten rautateidenkin. *Suomettaressa* ilmestyneessä artikkelissa pohdittiin jo 1856 rautateiden ja kanavien välistä suhdetta. Lehti totesi lopussa, että ”meidän ja monen muun” luja tahto suosi sekä rautateitä että kanavia Suomenmaahan.¹⁷⁰ Myös J.V. Snellman oli huomattavan suopea rautatierakentamiselle, mutta kannatti myös kanavia. Lars Gabriel von Haartman, joka toimi Suomen talousosaston varapuheenjohtajana vuoteen 1857 asti, sen sijaan piti parempana kanavointihankkeita. von Haartman ei siitä huolimatta ollut yksiselitteinen rautatien vastustaja, vaikka hänen hartioilleen tällaista manttelia on istutettu.¹⁷¹ On syytä muistaa, että hän oli jo 1849 tutkinut mahdollisuutta Suomeen rakennettavaan

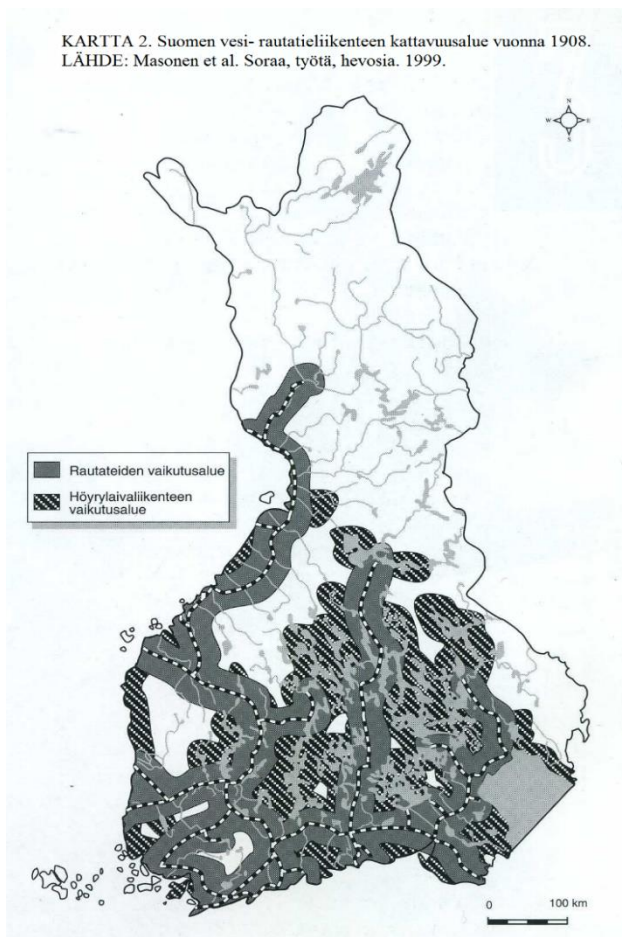
¹⁶⁸ TAYK, Valtiopäiväasiakirjat 1877–78, Rautatievaliokunnan mietintö n:o 1, 26.4.1877 Helsingissä.

¹⁶⁹ TAYK, Talonps. P II 9.5.1882, 842–843.

¹⁷⁰ Suometar 15.8.1856, 1–2. Lehti arvosteli myös kovin sanoin Sveitsissä samana vuonna sattuneita tapauksia, joissa tavalliset ihmiset olivat hyökänneet rautatierakentajien kimppuun.

¹⁷¹ Alaistensa ”hänen hirmuisuudekseen” kutsuma von Haartman ei olisi halunnut pitää yllä niin monia rakennustyömaita, sillä häntä pelotti suurten työmaiden yhteen kokoamat proletaarijoukot. Pakkotilanteessakin olisi parempi käyttää mieluummin armeijan pioneeriyksiköjä. Rautatierakentaminen olisi tarkoittanut – mahdollisesti kanavatyömaiden lisäksi – yhä uusia tämän kaltaisia työläisjoukkoja. Siinä mielessä vasta von Haartmanin erottaminen 1858 mahdollisti suuren rautatierakentamisen aikakauden. von Haartman joutui sivuun valtion politiikan johtohahmon pallilta 1856–58, samaan aikaan kun rautatiekomitean ehdotus Helsinki–Hämeenlinna-radasta hyväksyttiin. Kalleinen 2001, 176–192; Rinne 1999, 14–15.

hevosrautatiehen ja jättänyt mahdollisuuden myöhemmin tulevalle höyryvoimalle. Hän kuitenkin jämähti tähän ajatukseen ja piti hevosrautatietä sisäpoliittisesti parempana ratkaisuna. Vuonna 1857 hän valitti, että suomenmielinen kenraalikuvernööri Fredrik Wilhelm Berg oli antanut ”suomikiikkoisten” huijata itseään. ”Ollaan sitten ilman rautatietä kuin rakennetaan rautatie kansanvaltaisten haaveiden hyväksi”, hän valitti kirjeessään ministerivaltiosihteeri Armfeltille.¹⁷² Kanavilla oli merkittävästi etumatkaa rautateihin nähden, sillä ne olivat helpommin ymmärrettävissä ja niiden hyödyt



voitiin paremmin osoittaa. Tässä alaluvussa avataan hieman kanavoinnin historiaa Suomessa ja valotetaan sen suhdetta rautateihin kulkuvälineenä niin tukevana kuin kilpailevana elementtinä.

3.4.1 Vesiyhteyksien pitkät perinteet

Ei voida puhua yksiselitteisesti rautateiden voitosta ja kanavien muuttumisesta vanhanaikaisiksi 1800-luvun toisella puoliskolla, sillä teknologise-
na innovaationa kanavointi edusti edelleen kehityksen kärkeä ja siinä oli sulkuportteineen runsaasti mahdollisuuksia täysin uusille keksinnöille. Vesiväylät säilyttivät kanavien ansiosta asemansa tärkeinä kuljetusväylinä, kun tuhansien järvien Suomi saatiin yhdistettyä muutamaksi isoksi järveksi. Tarkoituksena ei ole tutkia kanavia ja rautateitä teknologise-
na ilmiönä, vaan vertailla talonpoikien asenteita vesireittien ja rautateiden hyödyllisyyteen. Joskus nämä kaksi kuljetusmuotoa

joutuivat tahtomattaan vastakkainasettelun välineiksi, vaikka tällaisesta ajattelusta säädyn sisällä varoiteltiin.¹⁷³ Monet edustajat pelkäsivät valtiopäivistä toiseen, että rautatiet ja kanavat tuhoaisivat toisensa.

Vesiyhteyksien kehittämisellä oli Suomessa maineikkaat perinteet. Vesistöjen raivaamiseen perehtyneitä ammattimiehiä oli koulutettu koskenperkausjohtokunnan Tampereen piirustuskonttorissa jo vuodesta 1818 lähtien siinä missä rautatieinsinöörejä oli 1860-luvulle tultaessa vain yksi: Helsinki-

¹⁷² Rinne 2001, 19.

¹⁷³ TAYK, Talonps. P II 4.5.1882, 856.

Hämeenlinna-radan suunnittelusta vastannut ja Venäjällä oppinsa saanut Knut Stjernvall.¹⁷⁴ Talonpojilla oli myös vanhastaan luottamusta kanavahankkeiden hyötyyn, sillä 1826 joukko Kuopion ja Nilsiän pitäjien luottamusmiehiä oli vienyt anomuksen Saimaan kanavasta suoraan keisari Nikolai I:lle. Jopa kanavan suunnasta oli tehty ehdotus, ja keisari määräsi vastahakoisen senaatin tekemään asiasta selvityksiä. Vaikka hanke vielä tuolloin kaatui rahojen niukkuuteen, se oli selkeä osoitus talonpoikien tahdosta kehittää maan kulkuyhteyksiä.¹⁷⁵ Vesiliikenneyhteyksilläkin nähtiin voimakas etu nälkävuosien torjunnassa. Syvempien kanavien uskottiin tulevan itäsuomalaisten eduksi. Paikalliset kanavahankkeet paransivat merkittävästi Itä-Suomen vesiliikennettä jo ennen Saimaan kanavan rakennustöiden (1845–56) aloittamista.¹⁷⁶ Alun perin Hämeenlinna yritettiin yhdistää Helsinkiin kanavien ja hevosrautateiden yhdistelmällä, mutta suunnitelma kaatui siihen, ettei satamapaikaksi ajateltu Turkhauta soveltunut sittenkään aiottuun rooliinsa. Siten rautatiestä tuli teknisesti ainoa mahdollinen vaihtoehto ja se avasi rautateiden ”pistetilin”.¹⁷⁷

Kulttuurihistoriallisesti kanavoiminen haluttiin näyttää nimenomaan suomalaisena suurtekona ja tästä syystä muun muassa Lars Gabriel von Haartman korosti Saimaan kanavan avajaispuheessaan sen suomalaiskansallista asemaa, vaikka kanavan suunnittelivat oikeastaan ruotsalaiset tai muualta Euroopasta kotoisin olevat insinöörit. Rautateiden rakentamisessa käytettiin kuitenkin hyvin paljon kotimaisia insinöörejä, minkä vuoksi rautatiet voisi nähdä enemmän ”kotimaisena” saavutuksena kuin kanavoimisen.¹⁷⁸ Fennomaanienemistöiselle talonpoikaissäädylle suomalaisten insinöörien rakentama infrastruktuuri näyttäytyi varmasti myönteisessä valossa, vaikkakaan tällaista kommenttia ei suoraan säädyn historiassa noussut.

Rautateillä ja vesireiteillä oli etupäässä kolme merkittävää eroa. Ensimmäinen oli kattavuusalue. Kanavoimalla yhdistetyt vesistöt ja Suomen pitkä merirannikko kattoivat ainakin teoriassa melkoisen suuren määrän näiden rannikoiden asukkaista. Erityisen rautatiekomission raportissa vuodelta 1881 todetaan, että rautateiden vaikutus matkustajaliikenteeseen oli suhteellisen suurta (n. 70 %) 10 kilometrin matkalla, mutta laski merkittävästi jo 20 kilometrin päässä rautatiestä. Yli 30 kilometrin

¹⁷⁴ Myllykylä 1991, 49–51.

¹⁷⁵ Myllykylä 1991, 60.

¹⁷⁶ Myllykylä 1991, 78–100. Uusia kanavia olivat mm. Taipaleen ja Konnuksen kanavat, jotka yhdistivät Kuopion Saimaahan, Saimaan ja Pielisen väliset venekanavat sekä Kainuun Pohjanlahteen yhdistäneet Ämmäkosken ja Koivukosken kanavat.

¹⁷⁷ Rinne 2001, 18–19.

¹⁷⁸ Mickelsen 1999, 113.

päässä asuvista rautatietä käytti vain 5,4 % väestöstä. Komissiolla ei ollut kuitenkaan luotettavia tietoja puutavaran ja teollisuuden vaikutuksesta.¹⁷⁹

Vesiliikenteen kattavuus oli etenkin Järvi-Suomessa suurta, mutta järvien mataluus rajoitti merkittävällä tavalla laivakuljetusten kattavuutta. Tämä loi toisen merkittävän eroavaisuuden laivojen ja rautateiden välille. Siinä missä laivat kykenivät edelleen kuljettamaan suuria kuormia kerralla, rautateiden kantokyky oli rajallisempaa. Toisaalta laivojen syväyksien aiheuttamat ongelmat sisämaan järvissä laskivat raskaiden kuljetusten kattavuutta ja mahdollistivat ne ainoastaan rautatein hoidettaviksi. Pohjanlahti oli luonnollisesti erinomainen vesiväylä Pohjanmaalle, mutta siitä huolimatta pohjalaisedustajat pitivät vuonna 1872 tekemässään anomuksessa Pohjanmaan radasta tuotteiden tuontia rautateilla joustavampana keinona kuin laivoilla, koska ”ei heti tarvitsisi ostaa koko ruumaa täyteen”.¹⁸⁰

Toisaalta Saarijärven talonpojat edusmiehensä Paavali Savosen kautta anoivat viisi vuotta myöhemmin, että Tampereen ja Oulun välistä rataa ei rakennettaisi, sillä ”laivaliike varsinkin avoveden aikana ottaa parhaat tulot pois rautatieltä, vieläpä itsekukin koettaa miten mahdollista saada talven tarpeensa tuotetuksi laivaliikkeen aikana helpommalla rahdilla, ettei talvikuukausina tarvitseisi maksaa tuota kalliimpaa rautatien rahtia.”¹⁸¹ Kuitenkin jo viisi vuotta myöhemmin epäili Tornion tuomiokunnan edustaja, että Pohjanmaan rannikolla ei kukaan enää kulkisi laivalla, kun rautatie saataisiin.¹⁸² Saarijärven talonpojat tosin viittasivat tavarankuljetukseen, kun taas Tornion edustaja matkustajiin.

Toinen merkittävä eroavaisuus oli käyttökelpoinen aika. Suomen kaltaisessa pohjoisessa maassa jäät sulkevat järvet ja meret suureksi osaksi vuotta. Lisäksi oli eroja eri paikkakuntien kohdalla – kuten valtiopäivillä usein valitettiin, eivät vesireitit olleet Itä-Suomessakaan auki kuin 7 tai parhaimmillaan 8 kuukautta vuodessa. Puhuttiinpa jopa jäiden estävän laivaliikenteen paikka paikoin 8 kuukauden ajan – tilanne tuskin sopi kuin pohjoisimpaan Suomeen.¹⁸³ Iisalmelainen edustaja Pekka Kumpulainen epäili 1867, että laivakulku onnistuisi ainoastaan viitenä kuukautena vuodessa ja että

¹⁷⁹ TAYK, Komiteamietintö 1881:1, 29.1.1881 Helsingissä. Komissio pohjasi näkemyksensä tuohon aikaan olemassa oleviin ratalinjoihin Helsingistä Tampereelle, Tampereelta Turkuun ja Riihimäeltä Lahden ja Viipurin kautta Pietariin.

¹⁸⁰ TAYK, Talonps. P I 7.3.1872, 163–165.

¹⁸¹ TAYK, Talonps. P I 16.2.1877, 146.

¹⁸² TAYK, Talonps. P I 24.5.1877, 806.

¹⁸³ TAYK, Talonps. P I 11.4.1872, 344–345. TAYK, Talonps. P II 5.5.1882, 866–867. Ongelma oli sama merenrantakaupungeissa. Turku oli keskimäärin jäissä kolme kuukautta, mutta Pohjanlahden perukoilla sijaitseva Oulu saattoi olla huonona vuotena – näin kävi 1888 – jäiden saartama jopa kahdeksan kuukautta. Jäänmurtajat ilmestyivät Suomenlahdelle vasta 1890-luvulla, ensin pyrkien pitämään auki lähinnä Hangon ja Tukholman välistä meriliikennettä. Rasila 1986, 117–118.

talvella ”kaikki liikenne [olisi] yksinomaan rautateillä”.¹⁸⁴ Perinteisesti jäiden sulkemat järvet eivät kuitenkaan olleet esiintyneet ihmisille – etenkin talonpojille – negatiivisessa valossa, vaan pikemminkin juuri päinvastoin. Talviliikenne nimittäin helpotti huomattavasti hevosilla tehtävää kuljetustointa. Kesäisin tiet olivat kohtalaisessa tai välttävässä kunnossa, mutta keväisin ja syksyisin kelirikko teki kaikenlaisesta kuljettamisesta vaikeaa tai jopa mahdotonta.¹⁸⁵ Talvisin voitiin kuitenkin kuljettaa reessä jäitä ja talviteitä pitkin paljonkin kuormaa – syy, miksi esimerkiksi metsätyöt tehtiin maataloudessa nimenomaan talvisaikaan.¹⁸⁶ Talvi oli ollut talonpojille kuljetuksen kannalta helpotus, joka alettaessa puhua teollisista tarpeista muuttui viholliseksi. Toisaalta talvitie kesti Etelä-Suomessa keskimäärin 3-4 kuukautta, kun taas pohjoisempana se saattoi olla kulkukelpoinen jopa puoli vuotta – seikka, mikä saattoi hyvinkin vaikuttaa pohjois- ja itäsuomalaisen pidemmin jatkuneeseen penseään suhtautumiseen rautatietä kohtaan. Toisaalta etenkin jokiin vedetyt jäätiet olivat jopa vaarallisia ja kulkijat joutuivat ottamaan joskus suuriakin riskejä. Merenjäällä taas suunnassa pysyminen oli selviytymisen edellytys, sillä jälle leiriytyminen oli myös riskialtista.¹⁸⁷ Talviteiden pitkien perinteiden takia on kuitenkin ymmärrettävää, että talvikuljetukset eivät vielä 1860-luvulla näytelleet ratkaisevaa osaa puhuttaessa rautateiden kuljetuseduista, vaan epäiltiin niiden kärsivän luonnonilmiöiden tähden – aivan kuten maantietkin kärsivät keväisin ja syksyisin, olisi talvisaika rautateille vaikeaa.

Kolmas ero on luonnollisesti rakentamisen vaativuudessa, siis erot niiden tekniikassa. Tämä sai huomattavan paljon paikallisia luonteita, sillä Suomen järviylänkö Näsijärvestä Pieliseen on verrattain tasainen, kun taas esimerkiksi Pielisjoen kanavan korkeuserot olivat jopa 16,6 metriä ja pituutta kanavalle tuli 5,7 kilometriä. Vaikka Saimaan kanava oli suhteellisen helppo rakentaa pituuteensa ja sulkuporttiansa määrään nähden, tulivat sen kustannukset varsin kalliiksi, miltei 13 miljoonaa markkaa. Vertailun vuoksi Riihimäeltä Pietariin rakennettu rata maksoi 27,5 miljoonaa markkaa.¹⁸⁸ Rautatierakentamisen haasteina olivat joet ja etenkin tunnelit, joiden räjäyttäminen oli kallista ja haastavaa. Esimerkiksi Korian silta Pietarin radalla suunniteltiin Suomessa, mutta osat oli tilattava Englannista. Kyseessä oli 356 tonnia painanut rautasilta ja sen lisäksi oli Riihimäen ja Pietarin välil-

¹⁸⁴ TAYK, Talonps. P II 24.5.1867, 759–760.

¹⁸⁵ Nenonen 1999, 348–349. Maantien rakentaminen vaati suurempaa ammattitaitoa kuin kesämaantie ja kulutti kuljetuskalustoa enemmän. Maanteiden tasaisuutta ei osattu edes ajatella ennen autojen saapumista, jolloin teitä alettiin tassoittaa ja päällystää. Tielle oli tosin 1800-luvulla asetettu neljä vaatimusta: sen oli oltava kova ja sileä, joka sopi vaunun pyörälle, mutta kuitenkin pehmeä ja karkea, mikä miellytti vetoeläimen kaviota. Näiden neljän tekijän kompromissiratkaisu oli yleensä luonnonilmiöille altis. Schivelbusch 1977, 23–24.

¹⁸⁶ Peltonen 1992, 192.

¹⁸⁷ Nenonen 1999, 348–349.

¹⁸⁸ Rasila 1982, 121. Vuoden 2013 valuutassa tämä tarkoittaa n. 150 miljoonaa euroa. Nordea-pankin rahanarvonkerroin, luettu 1.4.2014.

le rakennettava vielä 10 muuta siltaa. Siltojen perustukset oli kaivettava kallioperään saakka, joskus kymmenien metrien syvyyteen.¹⁸⁹

Laivaliikenteen kilpailu rautateiden kanssa arvelutti joka tapauksessa talonpoikaiston edustajia ensimmäisistä valtiopäivistä lähtien. Merkittävää on, että jo niin aikaisin kuin vuonna 1863 useammat pöytäkirjaan jääneet mielipiteet pitivät rautatietä teknisesti parempana kulkuvälineenä kuin kanavointia, huolimatta niiden suuremmista kuluista.¹⁹⁰ Tämä ei kuitenkaan merkinnyt kuin sitä, että rautatien puolustajat olivat enemmän äänessä. Äänestyksen hetkellä kanavat saivat murskaavan voiton ”hiljaisilta” edustajilta. Sääty päätti äänin 21 puolesta, 7 vastaan, suosia maassa ensisijaisesti kanavarakentamista, vasta sen jälkeen rautateitä.¹⁹¹ Toisaalta edustajien enemmistö ei innostunut juuri mistään kulkuyhteyksien parantamiseen tähtäävästä hankkeesta, ellei se kohdistunut suoranaisesti heidän omaan maakuntaansa. Näistä syistä kerrotaan tarkemmin 4. ja 5. luvussa. Suomi olisi ensin yhdistettävä kanavilla, ennen kuin mitään rautateitä voitaisiin kuvitella rakennettavaksi.¹⁹² Turkka Myllykylän mukaan sanomalehtikirjoittelulla olisi 1863–64 valtiopäivien aikana ollut suuri vaikutus valtiopäivämiesten asenteisiin ja erityisesti *Helsingfors Dagbladissa* nimimerkillä *Valtiopäivämies* esiintynyt kirjoitus olisi saanut edustajat hyväksymään esimerkiksi Valkeakosken kanavahankkeen.¹⁹³

3.4.2 Kanavat ja rautatiet ”kilpailutetaan”

1880-luvulla Suomesta kirjoittanut venäläisprofessori Stepan Baranovski ei nähnyt laiva- ja junaliikenteen välillä vaarallista kilpailua. Hänen mielestään junaliikenne Helsingistä Pietariin oli suomalaisten junien alhaisten nopeuksien tähden hidasta ja laivamatkustus soi monenlaisia mukavuuksia. Junilla oli kuitenkin useampia lähtöjä ja talvella laivat eivät kulkeneet lainkaan, mikä teki junasta ainoan käytännöllisen matkavälineen. Hän katsoi myös, että junat olivat piristäneet laivaliikennettä alentamalla lippujen hintoja.¹⁹⁴ Molemmilla liikennemuodoilla näyttäisi siis olevan paikkansa Suomen liikenteessä, joskin on otettava huomioon, että Baranovski viittasi ainoastaan henkilöliikenteeseen, ei tavarakuljetuksiin.

Talonpoikain säädysssä laiva- ja junaliikenteen kuitenkin pelättiin tuhoavan toisensa. 1867 kainuulainen edustaja Lauri Määttä uskoi Suomen pärjäävän mainiosti höyrylaivaliikenteellä ja pelotteli kollegoitaan, että kesäisin kiskot vain ruostuisivat ja niiden korjaaminen aiheuttaisi uusia me-

¹⁸⁹ Michelsen 1999, 148–149.

¹⁹⁰ TAYK, Talonps. P I 19.10.1863, 80, 103–104.

¹⁹¹ TAYK, Talonps. P II 12.4.1864, 776. Ääniä annettiin hämmentävän vähän, sillä edelliseen äänestykseen vain hetkeä aikaisemmin oli osallistunut 42 edustajaa.

¹⁹² TAYK, Talonps. P I 19.10.1863, 97–99.

¹⁹³ Myllykylä 1991, 145–146.

¹⁹⁴ Iitkonen-Kaila 2004, 116.

noeria.¹⁹⁵ Eräs edustaja ehdotti samoilla valtiopäivillä, että Pietarin rata olisi rakennettu kahdessa osassa niin, että Lahden ja Viipurin välinen matka olisi hoitunut sisävesiliikenteen voimin. Näin rautatiet eivät kilpailisi liiaksi vesiliikenteen kanssa.¹⁹⁶ Toinen edustaja oli samalla kannalla ja kannatti Karjalan tukemiseksi erityisesti Pielisjoen ja Joensuun välisen reitin kanavoimista.¹⁹⁷ Karjalaisille hyvät kulkuyhteydet olivat eräällä tavalla elinehto, sillä tilojen elinkeinoksi oli jo viimeisten vuosikymmenten aikana muuttunut voim kirnuaminen ja sen myyminen joko viljaan taikka jauhoihin Venäjän markkinoille. Talonpojat kykenivät purjehtimalla viemään tuotteitaan – lähinnä lautoja, metsälintuja, voita ja jopa kiviä – Pietariin asti.¹⁹⁸ Kanavat olisivat siis vaikuttaneet karjalaisiin välittömästi, kun taas kaukana etelässä siintävä rautatiepätkä olisi ollut vielä kenties vuosikymmenten päässä Karjalasta.

1872 suosittiin myös voimakkaasti ”luonnollisia kulkuyhteyksiä” ja eräs edustaja ilmaisi Suomessa olevan tarpeeksi vesireittejä kaikkien tarpeisiin: Lahdesta pääsi laivoin Oulun läänin rajalle saakka. Näiden edustajien esittämiä lukuja kuitenkin epäiltiin rautatiekannattajien piirissä, mikä oli hyvin perinteistä edustajien välisissä keskusteluissa.¹⁹⁹ Vuodesta 1872 eteenpäin oli tavallista, että edustajat valmistautuivat esittämään niin teknisissä kuin taloudellisissa asioissa selkeitä lukuja omien kommenttiansa tueksi ja niiden todenperäisyys asetettiin hyvin usein kyseenalaisiksi, sillä näiden lukujen todenperää oli hankala varmentaa. Rautateiden voidaan kuitenkin katsoa saaneen ”henkisen yliotteen” kanavista vuonna 1872, sillä Pielisjoen kanavoimishanke kaatui edustajien uskoessa Joensuuhun pian tulevan rautatien. Tämä olisi tehnyt kanavoimisen turhaksi. Edusmies Strähle kannatti myös hallituksen tekemää ehdotusta, ettei uusiin, yksittäisiin kanavahankkeisiin ryhdyttäisi ennen kuin olisi valmistunut kattava selvitys rautateiden ja kanavien yhteensovittamisesta. Esitystä ei vastustettu.²⁰⁰

Vesireittien ja rautatien välinen kilpailu koettiin ongelmaksi vielä 1882. Molemmat yhteydet olivat kehittyneet kahdenkymmenen vuoden aikana. Kokkolaa tuolloin edustanut Pietari Sahlgren näki rautatieasian tärkeänä omalle seudulleen, mutta katsoi myös, ettei Itä-Suomi tarvitsisi järvien ja kanaviensa lisäksi juuri nyt rautatietä. Sahlgren ei halunnut asian näyttävän siltä, että rautateiden rakentamisella nyt paikkailtaisiin jotakin erehdystä, toisin sanoen vuosikymmeniä jatkuneita kanavotöitä. Iisakki Hannuksela sen sijaan epäili, että rautatien ja kanavien välinen kilpailu hävittäisi

¹⁹⁵ TAYK, Talonps. P II 23.5.1867, 760. Talonpoikaissäädyn historian mukaan Määttä asui ”ahtaissa” oloissa kotonaan Kuhmoniemiellä. Määttä oli sama henkilö, joka oli arvostellut säätyä tahdosta lentää tuulen lailla paikasta toiseen.

¹⁹⁶ TAYK, Talonps. P II 24.5.1867, 758.

¹⁹⁷ TAYK, Talonps. P II 24.5.1867, 763.

¹⁹⁸ Mauranen 1999a, 378–379. Kaukiainen 1970, 182–183.

¹⁹⁹ TAYK, Talonps. P I 9.3.1872, 342–346.

²⁰⁰ TAYK, Talonps. P I 6.5.1872, 446.

väistämättä toisen.²⁰¹ Osapuolet kinastelivat pitkään siitä, kumpi alue – Pohjanmaa vai keskinen Suomi – oli höyrylaivoineen paremmassa asemassa. Vaikka ne argumentit, joilla puolustettiin ”oman” rautatien tarpeellisuutta, olivat pitkälti paikallisia, taloudellisia ja sentimentaalisia, vastustajaa vastaan argumentoitiin teknisin perustein.

Keskisuomalaiset eivät voineet käsittää sitä, että merenrantamaat olivat edelleen kaikkein suurimassa liikenneyhteyksien tarpeessa. Heidän silmissään Pohjanlahti oli sisä-Suomen järviin nähden kuin valtavyöly, josta suuremmatkin laivat pääsivät purjehtimaan avomerelle. He valittivat katkerasti sitä, että vaikka Saimaa ja monet muut sisävesistöt olivat kanavoidut, eivät raskaat laivat voineet ajaa kanavien läpi. Pohjanlahti oli siis paitsi laaja, myös kantokyvyltään parempi vesireitti. Lisäksi he vastustivat sitä näkemystä, että Itä-Suomea olisi jo autettu tarpeeksi kanavoimalla. Itäsuomalaisen talonpoikien mielestä Saimaan kanava oli sitä paitsi jo maksanut takaisin siihen käytetyt rahat. Ihmetystä herätti erityisesti se, että Saimaata käytettiin niin päättäväisesti lyömäaseena Itä-Suomea vastaan.²⁰²

Sitä vastoin etenkin pohjalaiset näkivät keskisuomalaisten kauppaliikenteen olevan tyydytetyn tarpeeksi höyrylaivoilla, jonka katsottiin soveltuvan paremmin esimerkiksi puutavaran kuljetukseen.²⁰³ Heidän mukaansa Itä-Suomen hyväksi oli tehty paljon ja sen vesiväylät olivat paljon paremmassa kunnossa.²⁰⁴ Edellisillä valtiopäivillä 1877 oli myös valitettu pohjalaisedustajien puolelta sitä, että heille aina sanottiin Pohjanmaan olevan yhteydessä mereen ja että siellä virtasi suuria jokia. Pohjanmaalla ei siten olisi tarvetta millekään rautatielle.²⁰⁵

Paikallisväittelijöiden väliin jäänyt ”neutraali” osa näki esim. rantaradan heikkoutena sen, että se vetäisi kaupan pois rannikon kaupungeista kuin ”imutorvi”. Agathon Meurmanin mielestä vaikutus oli sama, mitä Saimaan kanava aikoinaan oli tehnyt ennen niin vilkkaalle kauppaa-alueelle Pohjanmaalle. Toisaalta myös radan nähtiin nimenomaan tuoneen lisää kauppaa, kuten esimerkiksi Lahdessa, jossa rautatie oli vetänyt kauppaa sen suuntaan.²⁰⁶

Ongelmallista molempien vastustajien lausunnoissa oli se, että huonot puolet olivat molemmilla samat: kumpikin vesiväylä, Keski-Suomen järvet sekä Pohjanlahden rantamaat, oli talvisin jäiden sulkema. Lisäksi molemmilla alueilla oli syrjäseutuja ja nimenomaan näiden harvaan asuttujen alueiden liittäminen muun Suomen yhteyteen nähtiin myös arvokkaaksi tavoitteeksi etenkin itäsuoma-

²⁰¹ TAYK, Talonps. P I 4.–9.5.1882, 816, 848–849.

²⁰² TAYK, Talonps. P II 9.5.1882, 838, 855–856.

²⁰³ TAYK, Talonps. P II 5.5.1882, 857, 866–867.

²⁰⁴ TAYK, Talonps. P II 9.5.1882, 855.

²⁰⁵ TAYK, Talonps. P II 24.5.1877, 800–802.

²⁰⁶ TAYK, Talonps. P II 5.5.1882, 945–946.

laisten keskuudessa. Agathon Meurman tosin tuhahti, ettei liiaksi kannattaisi puhua jostain yhdestä alueesta erämaana, sillä ulkomaalaisten silmissä koko Suomi oli yksi iso erämaa.

Huolimatta siitä, että rautateiden ja kanavien pelättiin tuhoavan toisensa, näin ei lopulta käynyt. Itse asiassa rautatiet vain kasvattivat maanteiden ja vesireittien kannattavuutta. Ainoa ala, missä rautatie todella korvasi vesiliikenteen, oli voin vienti. Laivaliikenteen hiljattainen hiipuminen johtui markkinoista, esimerkiksi vuorituotteiden vienti kärsi Venäjän kysynnän loppumisen tähden. Sakari Auvinen on sitä paitsi todennut Saimaan kanavasta, että se ei ollut Saimaan tai edes maailmanmerien yhdistäjä, vaan ennen kaikkea paikallisliikenteen kulkuväylä.²⁰⁷ Kanava näyttäytyi talonpoikain säädysssä suurempana yhdysväylänä kuin se todella olikaan, niin läntisessä kuin itäisessä säädyn osassa. Vaikka Saimaan kanava nähtiin suurenmoisena rakentamistyön näytteenä, se ei selvästikään riittänyt itäsuomalaisille.

Loppukaneettina voidaan todeta Suomen talonpoikaisedustajien olleen päällisin puolin myönteisiä rautateista teknisenä uudistuksena, etenkin vuodesta 1872 lähtien. Rautateitä kohdannut suuri vastustus 1860-luvulla oli, kuten seuraavassa luvussa tullaan esittämään, enemmänkin lähtöisin pe-loista valtion talouden puolesta kuin epäuskosta rataa suoranaisesti. Kajaanin tuomiokunnan edustaja Lauri Määtän suuret epäilyt rautatietä kohtaan vuonna 1867 jäivätkin perin harvinaisiksi, sillä yleisesti uskottiin rautatien olevan hyvä kuljetusmuoto ja sen olevan vähintään yhtä hyvä ellei jopa parempi vesiliikenteeseen verrattuna.

4. KÖYHÄ SUOMENMAA – TALOUDELLINEN NÄKÖKULMA

Tekniikan hyväksymisen ja käyttöönottoon liittyy aina taloudellisia riskejä. Tämän teemaluvun on tarkoitus esitellä ja analysoida kommentteja, joilla oli erityisesti taloudellinen kaiku. Investointien realismi on länsimaisessa markkinataloudessa yksi uuden keksinnön tärkeimmistä ominaisuuksista. Oleellista on, uskotaanko jonkin uudistuksen tuottavan ensinnäkään siihen tehdyt panostukset takaisin, saati tuottavan voittoa rakentajalleen. 1800-luvulla edes rataverkon omistussuhteet eivät olleet itsestäänselvyksiä. Suomessa rakennettiin rannan valtion- ja yksityisiä rautateitä, mikä herätti talonpojissakin mielipiteitä puolesta ja vastaan. Tässä luvussa analysoidaan kommentteja siltä osin, miten ne liittyivät toisaalta Suomen ja toisaalta taas maanviljelijöiden omaan taloudelliseen tilaan. Rautatien rakentamiseen liittyivät yhtä aikaa siihen uppoavat menot, mutta myös kaukaisessa tulevaisuudessa siintävät mahdolliset voitot.

²⁰⁷ Auvinen 1999, 25.

4.1 Radanrakentaminen maatalouden uhkana

Miten varsinainen radan rakentaminen suorituksena näyttäytyi valtiopäiväkeskusteluissa? Useilla valtiopäivillä arvosteltiin rautatien puolustajia suuresta rakennusinnosta, jota kuvattiin ”rautatiekuumeeksi”.²⁰⁸ Eräs edustaja näki vuonna 1877 säätynsä jakautuneen kahteen puolueeseen, joita nimitti ”rautatiekiihkoisiksi” ja ”malttavaisiksi rautatienharrastajoina”.²⁰⁹ Hyvä esimerkki ”malttavaisista” oli kunnallisneuvos Agathon Meurman, joka ei hyväksynyt rautatierakentamista rautateiden itsensä vuoksi ja toi mielipiteensä julki useissa eri tilanteissa 1872–1882.²¹⁰ Meurman ei ollut, kuten alaluvussa 4.3 tarkemmin osoitetaan, rautateiden vastustaja, muttei myöskään pitänyt niitä suurien kustannusten väärinä ja valtion velkaantumisen arvoisena. Säädyssä oli vallalla montaa eri mieltä jo pelkästään rakentamiseen liittyvistä seikoista.

Rautatien rakennuskysymys on sikäli talonpoikia lähellä, että sääty oli historiallisesti tärkeässä asemassa liikenneyhteyksien rakentamisessa ja ylläpitämisessä. He vastasivat teiden ja siltojen ylläpidosta. Säädyn jäsenet eivät Marko Nenosen mukaan olleet Ruotsin vallan aikana innostuneita *kehittämään* yhteyksiä, sillä he pärjäsivät talviteitä käyttämällä. Matkat kaupunkeihin olivat sen verran vähässä, että tien koettiin hyödyttävän lähinnä armeijoita sekä levittävän susia. Sotajoukkojen vaivojen säästäminen, valtakunnan kauppapoliittiset edut ja talouden kehittäminen näyttäytyivät talonpojille kaukaisena asiana. Tienrakennustöihin jouduttiin monesti määräämään talonpoikia raipparangaistuksen pelossa.²¹¹ Timo Haavisto onkin kuvannut Suomen tientekojärjestelmää puoli-*valtiolliseksi*, jossa käytännön työ tehtiin paikallisesti ja viranomaiset valvoivat töiden kuntoa.²¹² On mielenkiintoista tutkia talonpoikia liikennehistorian näkökulmasta 1800-luvulla, jolloin rautateiden voisi uskoa vapauttaneen talonpojankin monista vanhoista velvoitteista. Ironisesti talonpojilla oli loppujen lopuksi vähän mahdollisuuksia vaikuttaa omiin erityisvelvollisuuksiinsa tienhoidossa ja kyytivelvollisuudessa – muut säädyt kaatoivat sellaiset ajatukset – mutta välillisesti ne saattoivat vähentää rasisitusta olemalla mukana rautateiden kehittämisessä. Nenosen tekemät havainnot kuitenkin antavat hyvää pohjaa sille, miten sääty olisi voinut nähdä rautatiekysymyksen sen alkuvuosina: toisaalta se saattoi auttaa ainaisessa tientekorasituksessa, toisaalta taas näyttäytyä jälleen uutena todisteena siitä, että hallituksen virkamiehet elivät eri maailmassa kuin maata viljelevä kansa.

²⁰⁸ Kts. esim. Talonps. P II 23.5.1882, 1025.

²⁰⁹ TAYK, Talonps. P I 24.5.1877, 804.

²¹⁰ Agathon Meurmanin (1826–1909) tausta oli erikoislaatusempi kuin monien muiden valtiopäiväedustajien: Ruotsin armeijan entisen kapteenin ja kuuluisan Arwidssonin pappissuvun tyttären poika asui Liuksialan kartanossa ja kuului siten ns. herraskaisiin talonpoikiin. Vares 2005, 682–684. Hytönen 1926, 181.

²¹¹ Nenonen 1999, 342.

²¹² Haavisto 1999, 96–97.

Juuri maanviljelyksestä nousi tärkein yksittäinen tekijä, mikä antoi monille edustajille aihetta jarruttaa uusia ratatyömaita. Vuoden 1867 jälkeen esiintyi pelkoa, ettei maatalouteen riittäisi työvoimaa, mikäli miehiä olisi kiinni radanrakennuksessa. Työmailla palveli parhaimmillaan tuhansia miehiä, mutta Kalle Kallion mukaan talonpoikaissäädyn pelot eivät toteutuneet. Esim. vuosien 1874–76 Hämeenlinna–Tampere–Turku-ratatyömaan miehet eivät olleet niinkään kotoisin lähipitäjistä, vaan etenkin ylikansoittuneelta Etelä-Pohjanmaalta.²¹³ Työvoimapula oli kuitenkin suuri pelko ensimmäisillä valtiopäivillä 1860-luvulla. Talonpoikaisto on mahdollisesti nähnyt tämän rautateiden ylivallan kiilaavan tärkeän suomalaisen tuotantoaaran edelle, mutta myös pelännyt kohoavien palkkojen murentavan heidän historiallista otettaan maaseudun tilattomaan väestöön. Maatilojen työvoimanhankintajärjestelmää – torpparien taksvärkkipäiviä – on yleisesti arvosteltu aikansaeläneinä, mutta Matti Peltosen mukaan sillä oli edelleen paikkansa, koska palkat voitiin maksaa vanhan mallin mukaan luontaistuotteissa.²¹⁴ Ammattitaitoisen maatalousväestön karkaaminen ratatyömaille ei siten ollut toivottavaa.

Jo vuonna 1864 Alahärmän edustaja epäili vahvasti, että rautatien rakennus veisi miehet pois hallaa torjumasta.²¹⁵ Vuonna 1867 taas katsottiin hallanarkojen soiden kuivattamisessa ja viljelemisessä olevan ”irtaimelle kansalle kylliksi työnansiota”.²¹⁶ Tämä ei ollut pelkästään taloudellinen, vaan myös elintärkeä kysymys, sillä hallan aiheuttamat tuhot veivät paitsi tulot, myös ravinnon. Vastustus oli erityisen voimakasta ensimmäisen kymmenen vuoden aikana tällä tarkastelujaksolla. Vuonna 1872 – kun sääty hyväksyi Hämeenlinna–Tampere-yhteyden, muttei Turku–Viiala-yhteyttä – yhdeksi syyksi nostettiin jälleen liiallisten rakennustöiden vetävän väkeä pois maatalouden piiristä.²¹⁷ Siten pelko työvoiman karkaamisesta liittyy oleellisesti myös yhteen 1800-luvun suurimmista muutoksista maaseudulla, siirtymiseen rahatalouteen. Taustalla lienee ollut myös valtaisa murros kulkuyhteyksien rakentamisen perinteessä, sillä ennen oli teitä ja siltoja ylläpidetty talonpoikien ja sotilaiden päivätöillä, mitkä tähtäsivät yleensä ”välttämättömimmän” tekemiseen. Kanava- ja rautatietyömaat olivat jotain ennen näkemätöntä.²¹⁸ Talonpoikien näkemyksille löytyi vastakaikua myös valtion taholta. Rautatierakentamisen johtokunta määräsi, että työhön saisi ottaa vain sellaisia henkilöitä, jotka kykenivät esittämään papin sekä nimismiehen vahvistaman todistuksen esteettömyy-

²¹³ Peltonen 1992, 282. Kalle Kallion haastattelu, 17.3.2014.

²¹⁴ *ibid.*

²¹⁵ TAYK, Talonps. P II 10.4.1864, 734.

²¹⁶ TAYK, Talonps. P II 25.5.1867, 774–775.

²¹⁷ TAYK, Talonps. P I 11.4.1872, 347.

²¹⁸ Jussila 2004, 37.

destään rautatietyöhön. Jonkin verran käytettiin myös muualta keisarikunnasta tullutta työväkeä, mutta sotaväen käyttäminen lakkasi Turku–Toijala-yhteyden valmistuttua.²¹⁹

Kuitenkin 1870-luvun lopulla ainakin paikallistasolla toivottiin jo rautatierakentamisen pikaista alkua, sillä Pohjanmaan liikakansoituksesta ja viljapulasta johtuen maakunnassa oli suuri töiden kaipuu. Etelä-Pohjanmaan kunnalliskokoukset järjestivät jopa erityisen tilaisuuden 1.9.1878 keskustellakseen rautatieprojektin tärkeydestä.²²⁰ Tarve saada tilattomalle väestölle töitä ei kuitenkaan vielä näkynyt valtiopäiväkeskusteluissa. Valtiopäivät olivat päättyneet jo kevättalvella saman vuonna, joten kokouksen ei ollutkaan tarkoitus evästää valtiopäiväedustajia.

Rautatien välittömässä läheisyydessä eläneet talonpojat hyötyivät rakennustöistä monella tavalla, kuten vuokraamalla majoitustiloja rakennusmiehille, hevosiaan työmaalle ja myymällä maataloustuotteita eteenpäin.²²¹ Rautateistä tuli myös ratapölkkyjen tarpeen ansiosta merkittävä puutavaran ostaja – tarve oli jatkuvaa, sillä puut lahosivat iän myötä käsittelystä huolimatta. Tämä antoi talonpoikien metsävaroilta aivan uusia hyödyntämismuotoja, joskin tilatut määrät olivat niin suuria, että etuasemassa olivat kartanoiden suurmetsänomistajat.²²² Mahdollisuus, että valtiopäiväedustaja olisi päässyt osallisiksi tällaisesta toiminnasta, oli kuitenkin pieni, eikä yksikään valtiopäivämies kehunut rautateiden hyvää vaikutusta tällaisin kommentein. Näin on oletettava, että kovinkaan monen edustajan maiden läpi rautatie ei kulkenut.²²³

4.2 Köyhän ei kannata rakentaa?

Eräs teema toistuu valtiopäivämiesten keskusteluissa useaan otteeseen vuosien 1863 ja 1882 välillä. Edustajat maan eri ääristä valittivat, että Suomi oli köyhä maa, eikä sen pitäisi tämän takia ryhtyä uusiin rahaa vaativiin hankkeisiin. Kysymys on toisaalta henkinen: talonpojilla oli harvemmin halua suoranaiseen riskinottoon. Kyseessä olevat summat olivat varmasti huumaaavia siihen nähden, mitä he olivat kotitiloillaan tottuneet käsittelemään. Mitä kauempana edustajat radan ääreltä asuivat, sitä epätodennäköisempänä he saattoivat pitää radan koskaan saavuttavan heidän omaa pitäjäänsä. Heti ensimmäisillä valtiopäivillä uskoivat muutamat edustajat niiden luovan eriarvoista asemaa ja ”karvasta mieltä” pohjoisen ja etelän välille.²²⁴ Paikkakuntien väliseen skismaan palataan tarkemmin

²¹⁹ Valtion rautatiet 1862–1912 II, 37.

²²⁰ Alanen 1971, 393–394.

²²¹ Kalle Kallion haastattelu, 17.3.2014.

²²² Peltonen 1992, 178. Mistään pienistä kaupoista ei ollut kysymys. Vuonna 1890 Seinäjoen Östermyran rahavaikeuksissa oleva Wasastjernan tehtailijasuku yritti selvittää veloistaan nimenomaan myymällä puutavaraa ratapölkkyiksi. Alanen 1971, 306.

²²³ Poikkeus on kuitenkin vuodesta 1882 lähtien Saloisten tuomiokuntaa edustanut Pietari Päivärinta, jonka talon edestä rautatie kulki. Valtiopäivämies toi rautatien kotipitäjäänsä. Teperi, Jouko. [www.kirjastovirma.net/paivarinta/3]. Luettu 18.3.2014.

²²⁴ TAYK, Talonps. P I 19.10.1863, 106.

luvussa 5. Tässä alaluvussa käsitellään pääosin kolmea näkökulmaa: ensimmäisen ratayhteyden luomaa mielikuvaa huonosti tuottavista rautateista, pääelinkeinoksi mielletyn maatalouden vaarantumista ja rahoitusmallien mielekkyyttä talonpoikaisesta näkökulmasta.

4.2.1 Helsinki–Hämeenlinna-yhteys valaa epäuskoa tulevaisuuteen

Viljo Rasila on *Suomen taloushistoriassa* todennut, että ”valtion rautatiet tuottivat voittoa alusta lähtien, vieläpä niin, että tämä voitto vain kasvoi jatkuvasti”.²²⁵ Tämä näkemys ei kuitenkaan ole aivan tarkalleen ottaen oikea, mikäli lukuun otetaan 1860-luvun ensimmäiset vuodet. Rasila myöntääkin, että rautateiden nettotuottoa on vaikea laskea, eikä hänen viittaamaansa taulukkoon ole merkitty 1860-luvun kohdalle lainkaan rautateista syntyneitä nettotuloja. Ensimmäisinä vuosina vaa’assa painoivat erityisesti rautatien rakentamiseen palaneet varat ja niiden vastineeksi saatu kehnoho tuotto. Uuden innovaation läpilyönnin kannalta on tärkeää, että se antaa itsestään hyvän ensivaikutelman. Taloudellisesti rautatiet onnistuivat tällaisen imagon luomisessa erittäin pahasti ja se tulisi muokkaamaan talonpoikien suhtautumista rautatieasiaan vuosiksi eteenpäin.

Talonpoikaistolle rahakysymys on sikäli äärimmäisen läheinen, että he edustivat neljästä säädystä taloudellisesti haavoittuvaisimmassa asemassa olevaa. Talonpoikien varallisuus perustui maahan ja siitä saatuun tuottoon, osittain myös metsiin. Hallat ja niiden seurauksena katovuodet iskivät ankarimmin pienviljelijöihin eli torppareihin, mutta torppareiden ongelmat aiheuttivat myös talonpojille menetyksiä. Ruotsin ajalta periytyneen järjestelmän seurauksena talonpoikaiston kannettavaksi jäi myös paljon erilaisia velvollisuuksia, kuten hollikyydin pitäminen. Tästä saatuja korvauksia pidettiin alituisen liian matalina. Lisäksi muut säädöt hylkäsivät 1867 valtiopäivillä talonpoikien anomuksen hollikyydin kustannusten jakamisesta kaikkien säätyjen kesken ja – erään edustajan näkemyksen mukaan – säästivät näin itselleen varat rautatiehen.²²⁶ Vastarintaa herätti myös se, että vanhat rälssi- ja säteritalot olivat veroista vapautetut.²²⁷ Sääty tunsikin oikeutetusti olevansa epäoikeudenmukaisessa asemassa.

Rautateiden rakentaminen on kallis ja pitkäikäinen projekti, sillä varsinaisen kiskojen laskemisen, siltojen pystyttämisen, asemien rakentamisen ja pengerten kaivamisen jälkeen tulevat myös ylläpitokustannukset. Asemakiinteistöjen, vetureiden ja vaunujen huolto, kiskojen ja ratapölkkyjen vaihtaminen sekä henkilöstön palkkaus tulisivat syömään huomattavan määrän valtion verotuloista. Eri-tyisesti henkilöiden palkkaaminen aiheutti talonpoikain säädysssä puhetta jo 1863, kun pelättiin rautateille palkattavien virkamiesten korkeita eläkkeitä. Ainakin henkilöstön puolesta Suomen ensimmä-

²²⁵ Rasila 1982, 110–111.

²²⁶ TAYK, Talonps. P I 25.5.1867, 768–769.

²²⁷ TAYK, Talonps. P I 14.10.1863, 82–83. Rälssitalot olivat vuoteen 1864 asti varatut ainoastaan aatelistolle. Niiden verovapaus kuitenkin säilyi myöhemminkin huolimatta siitä, kuka ne omisti. Armollinen sääntö, 2.4.1864 Helsingissä.

mäinen rautatielinja oli kuitenkin sikäli hankala esimerkki, että tuolloin oli palkattava suhteessa ratakilometreihin enemmän väkeä kuin myöhempinä vuosina.²²⁸ Tätä eivät monet edustajat tulleet ajatelleeksi.

Syytä oli tosin hallituksen toiminnassakin. Helsinki-Hämeenlinna-radan budjetointi epäonnistui niin pahasti, että pääsuunnittelija Knut Stjernvall maksoi siitä lopulta pestinsä menettämällä.²²⁹ Budjetin ylittyminen johtui pääasiassa kokemattomuudesta ja yllättävän kalliista silloista, jotka jouduttiin rakentamaan puun sijasta raudasta. Esteettiset yksityiskohdat herättivät pahennusta talonpoikaissäädyssä ja olivat siten haitaksi hankkeiden positiivisessa kuvassa. Vuoden 1863 valtiopäivillä kokemäkeläinen valtiopäiväedustaja Johan Simula piti pahana Helsingin ja Hämeenlinnan väliselle rataosuudelle rakennettuja kivisiä asemarakennuksia, jotka olivat kuin ”uljaita linnoja”. Maan heikon taloustilanteen nähdessä ei asemia olisi saanut rakentaa ”hakatusta kivistä”. Vastaavaisuudessa olisi käytettävä säästeliäämpää kättä ja rakennusaineena puuta.²³⁰

Yksi merkittävä syy rautateiden heikkoon suosioon oli Helsinki-Hämeenlinna-yhteyden huono kannattavuus. Pitkäjänteisempien edustajien mielestä hätää ei olisi: Hämeenlinnan ja Helsingin välinen rautatien saisi kannattavaksi, mikäli sen jatkaisi pohjoista kohti.²³¹ Asia nousi kuitenkin esille jälleen vuoden 1867 valtiopäivillä, kun radan avaamisesta yleisölle oli jo ehtinyt kulua viisi vuotta. Rahapula oli estänyt rataverkon laajentamisen ja hämeenlinnalaiset itsekin olivat varsin pettyneitä kaupungille koituneeseen laihahkoon hyötyyn.²³² Projekti oli maksanut valtiolle yli 2,1 miljoonaa markkaa. Vuonna 1864, kun yhteys oli ollut auki jo kaksi vuotta, junat tuottivat valtiolle tuloja 463 734,95 mk, kun samaan aikaan ylläpitokustannukset kohosivat 676 765,41 markkaan. Seuraavana vuonna vastaavat luvut olivat 475 916,51 mk ja 669 429,61 mk.²³³ Vastustajien olisi siis ollut helppo sivaltaa vuonna 1867 rautatietä puolustaneita kollegojaan esittämällä lukuja niiden heikosta kannattavuudesta. Ainoastaan muutama edustaja puuttui asiaan ja heitä muistutettiin siitä, että käsillä oleva Pietarin rata olisi suuruus- ja hyötyluokassaan aivan jotain muuta kuin lyhyt sisämaan yhteys.²³⁴ Epäilykset eivät kuitenkaan hälventyneet.

²²⁸ Turpeinen 2003, 183.

²²⁹ Zetterberg 2011, 25. Stjernvallin ura ei kuitenkaan ollut ohi, sillä pölyn laskeuduttua hän pääsi vielä hyvään valtionvirkaan.

²³⁰ TAYK, Talonps. P I 14.10.1863, 78–79. Itse asiassa vain Helsingin, Tikkurilan ja Hämeenlinnan asemat olivat kivisiä, kun taas Järvenpään, Riihimäen, Turengin ja Hyvinkään seisahduspaikat olivat vaatimattomampia puurakennuksia. Riihimäen asemarakennus oli pitkään hyvin vaatimaton koju, kunnes 1868 – kun Riihimäen ja Pietarin välille oli päätetty rakentaa ratayhteys – sinne siirrettiin Hyvinkäältä tarpeettomaksi käynyt puutalo. Zetterberg 2011, 27.

²³¹ TAYK, Talonps. P I 19.10.1863, 104–105.

²³² Zetterberg 2011, 40–41.

²³³ TAYK, Liitteitä 1863–1864 ja 1867 vuosien valtiopäivien asiakirjoihin, 89.

²³⁴ TAYK, Talonps. P II 24.5.1867, 757–758. Vuoden 2013 valuutassa 2,1 miljoonaa markkaa tarkoittaisi n. 7,9 miljoonaa euroa. Nordea-pankin rahanarvonkerroin, luettu 1.4.2014.

Taloudelliselta kannalta Hämeenlinna-radan rakentaminen näyttäytyi pikemminkin uudistushakuisuudelta kuin järkevältä talouspoliittiselta päätökseltä. 1860-luvulla ei ollut näkemystä, että rautatietä rakennettaisiin vielä vuosikymmeniin – ehkä sataankaan vuoteen – Etelä-Suomen ulkopuolelle. Negatiiviset luvut Suomen ensimmäisestä rautatielinjasta jäivät edustajien mieliin kummittelemaan vielä ainakin seuraavaksi vuosikymmeneksi, josta ei päästy eroon vielä 1870-luvun alkuvuosina. Hämeenlinnan radan huonon tuottavuuden maineen pesi pois vasta Pietarin-radan huomattava hyöty maan talouskasvulle, joka tosin tapahtui hiljalleen 1870-luvun aikana. Suurimman käännöksen näyttää tehneen edustaja Strähle, joka huomasi Pietari-radan kääntäneen hänet rautateiden kannattajaksi. Strähle kannatti mukisematta kaikkia Etelä-Suomessa rakennettavia rautateitä, sekä valtion antamia takauksia. Hänen uskonsa rautateihin oli niin vankalla pohjalla, että ne olisi rakennettava, vaikka aluksi tuottaisivatkin tappiota.²³⁵ Todennäköisesti Strähle ymmärsi rautatiestä saatavan tuoton olevan pitkäaikainen prosessi. Hän lausui myöhemmin:

”Koska se periaate, että rautatiet enentävät maan varallisuutta, on kieltämätöntä, niin on myöskin luonnollista, että jos löytyy pääomia lainain korkoon ja kuoletukseen, semmoisia otetaan ja käytetään rautatien rakennuksiin, eikä pääomia koota miljooniin nouseviksi rahastoiksi, jotka eivät mitään kasvua anna.”²³⁶

Hämeenlinnan radan saattaminen kannattavaksi oli todellakin pitkäaikainen ilmiö. Vuonna 1872 laskettiin, että radan tuotot vuosivälillä 1863–1870 olivat 3 894 706,00 mk ja kulut vastaavasti 4 430 345,00 mk. Pietarin rata ei vielä tuolloin ollut ehtinyt osoittaa muuta kuin rakentamisesta ja kaluston hankkimisesta koituneita valtavia kuluja, yhteensä 29 500 000,00 markkaa, joiden kattamiseksi oli kaiken lisäksi vielä jouduttu ottamaan 10 miljoonan markan velka Venäjän valtionrahastosta. Ei ihme, että vielä tuolloin esiintyi voimakasta epäuskoa rautateiden ikuisen kannattamattomuuteen Suomessa. Osa edustajista luotti kuitenkin siihen, että rautateiden tuotto näytti kasvavan vuosi vuodelta ja mitä pidemmäksi radat kehittyivät, sitä todennäköisemmäksi muodostuisi niistä tuleva tuotto. Vasta vuonna 1877 epäilyt ratojen ikuisesta tappiotilistä alkoivat haihtua.

4.2.2 Suomen pääelinkeinon ei sallita vaarantua

Viljo Rasilan mukaan 1860-luku oli Suomen talouden vedenjakaja. Ennen 1860-lukua Suomen talous oli maatalousvoittoa ja staattista, kun sen jälkeen yhteiskunnan olennaispiirteiksi nousivat teollistuminen ja kaupungistuminen. Rasila kuitenkin painottaa, ettei kehitys ollut nopeaa eikä muutoksille voi löytää mitään jyrkkää rajaa. Sen sijaan se sisälsi useita erillisiä vaiheita.²³⁷ Rautatien

²³⁵ TAYK, Talonps. P I 11.4.1872, 342–343.

²³⁶ TAYK, Talonps. P II 3.6.1872, 670.

²³⁷ Rasila 1982, 13.

kehittyminen oli yksi näistä merkittävistä vaiheista. Talonpoikien vanha elinkeinonharjoitus, maanviljely, saattoi näyttää heistä uhatulta, sillä muutos oli toistaiseksi ollut nopeaa.

Kuten 3. luvussa mainittiin, rautateitä ei vielä vuonna 1863 käsitelty omana esityksenään, vaan ne oli sisällytetty yhteen kanavien ja kansakoulujen kanssa. Esityksen puolustajia tai vastustajia ei voi arvioida karkeasti rautatieasian näkökulmasta, sillä suurin osa otti kantaa etupäässä kansakoulukysymykseen. Osa hankkeen rahoituksesta olisi tullut uusista suostuntaveroista²³⁸, jotka nostattivat vastalauseita. Vähintään se osoittaa, että sekä koulut ja rautatiet olivat uusia innovaatioita ja samalla uusia menoeriä valtiolle. Rahoituskeinot olivat vasta kehitteillä. Edustajat kuitenkin tekivät – monesti kirjallisissa – puheenvuoroissaan selkeän eron, mitä mieltä he olivat kansan sivistämisestä ja toisaalta liikenneyhteyksien parantamisesta. Monet edustajat nostivat maanviljelyksen rautatien vastavoimaksi.

Maatalous oli 1800-luvun tärkein suomalainen elinkeino työllistäen suoraan tai välillisesti 80 % suomalaisista. Karl-Erik Michelsenin mukaan maa- ja metsätalouden tila määritteli autonomisen Suomen elintason ja elämisen laadun. Suhtautuminen maahan ja metsään oli hyvin elinkeinolähtöistä. Laajoja alueita kaskettiin etenkin Itä-Suomessa, kulovalkeita pidettiin yllä, ja tervanpolttokin jätti oman vaikutuksensa maisemaan.²³⁹ Maatalouden, erityisesti maanviljelyksen, asemaa Suomen pääelinkeinona korostettiin talonpoikaissäädyn kokouksissakin miltei kilvan. Usko sen tulevaisuuteen oli kuitenkin horjuvainen, sillä rautateitä ja kansakouluja vastusteltiin nimenomaan halusta siirtää varoja viljelysten kohentamiseen. Eräs edustaja ilmaisi asian näin:

”...minä esittelisin maanviljelyksen, joka on meidän pääelinkeinomme, edistämistä ja auttamista, minkä tähden pitäisi maksettaman suostuntaweroa ja siitä tehtämän rahasto, josta sitten ahkerat ja toimeliaat maanviljelijät, joko korotta tahi hywin pientä korkoa vastaan, saisiwat lainoja, täten saadaksi pääelinkeinomme, maanviljelyksen, paremmalle kannalle, kuin se nyt on. Sitten olisi aika ajatella kanawa- ja rautatie- sekä muista semmoisista rakennuksista”.²⁴⁰

Maanviljelys näyttäytyi 1860-luvulla niin voimakkaasti suomalaisen yhteiskunnan perustana, että muuta tuskin osattiin säädystä aavistaakaan. Useille edustajille se oli ainut kuviteltavissa oleva elinkeinonharjoittamisen muoto. Toisaalta talonpoikaissäädyä oli vuosisatojen ajan raskitettu useilla taloudellisilla erityisvelvoitteilla, kuten teiden, siltojen, julkisten rakennusten kuten kirkon ja pappilan sekä ruotusotamiesten ylläpitämisellä. Talonpojat olivat myös ainoa sääty, joka oli velvoitettu ylläpitämään hollikyytejä ja kestiekievareita. Tämä laitos mahdollisti virkamiehille ilmaisen liikku-

²³⁸ Suostuntaverot olivat määräaikaaisia veroja, joita käytettiin kattamaan valtion menoja silloin, kun varallisuus muuten ei riittänyt. Suostunnan saivat määrätä vain valtiopäivät. Säädyt päättivät sekä veron keston, suuruuden että käyttötar-koituksen.

²³⁹ Michelsen 1999, 87. Tästä syystä Suomi ei ollut 1800-luvulla Runebergin ja Topeliuksen kuvaama kaunis satumaa, vaan – etenkin sisämaassa – maanmuokkauksen rajusti rumentama.

²⁴⁰ TAYK, Talonps. P I 20.10.1863, 117.

misen maassa. Se oli paitsi taloudellinen rasite, myös aikaa vievä.²⁴¹ Onkin kummallista, ettei tähän ajatukseen juuri tartuttu, vaikka 1863 yksi edustaja teki ehdotuksen Porvoon kaupungin yhdistämisestä Helsinki-Hämeenlinna-rataan sillä perusteella, että se vähentäisi 16 000 hevostyöpäivää.²⁴² Myöhemmillä valtiopäivillä talonpojat tekivät aloitteita, josko virkamiehet voisivat käyttää enenevässä määrin rautateitä ja vähemmän hollikyytiä, mikäli mahdollista. Ongelma lienee ollut kuitenkin rataverkon kattamattomuus ja syrjäseuduilla rautatiet eivät luonnollisestikaan voineet korvata hollikyytiä.

Suomi oli 1830-luvulta lähtien ollut riippuvainen tuontiviljasta. Pelot kohdistuivat siihen, ettei maatalous riittäisi nykyisessä tilassaan enää pitämään Suomea yllä lainkaan. Huonojen kulkuyhteyksien maassa omavaraistuotanto oli historiallisesti ollut paras mahdollinen tapa ruokkia perheensä.²⁴³ Uusia suostuntaveroja ei säädyn keskusteluissa kannatettu yksimielisesti, sillä väestö oli jo valmiiksi liian kovilla. Vasta kun maan taloustilanteessa – siis oikeastaan maanviljelyksessä – tapahtuisi merkittäviä parannuksia, voitaisiin ajatellakaan rautatienrakennuksia.²⁴⁴ Uskomus, että maan sisäistä tuotantoa parantamalla luotaisiin kehitystä ja talouskasvua, istui tiukassa. Ihmeteltiin muun muassa,

”mitä on tekeminen ja mitä kulettaminen? Tokko plankkuja ja lautoja, sekä puita ja muutamia paremman onnen kohdanneita, jotka lystiksensä tekisivät yhden eli pari matkareissua, kuin myös jauhoja Wenäeltä, mutta millä, koska panemme kaikki waramme, nimittäin rahat, rautateiden ja kanawien saamiseen, ja sitten olla ilman leiwättä, niin että siitä ei voi muuta tulla, kuin loistawa kurjuus; jonka wuoksi minä esittelisin maanwiljelyksen, joka on meidän pääelinkeinomme, edistämistä ja auttamista, minkä tähden pitäisi maksettaman suostuntaweroa ja siitä tehtämän rahasto, josta sitten ahkerat ja toimeliaat maanwiljelijät, joko korotta tahi hywin pientä korkoa vastaan, saisiwat lainoja, täten saadaksi pääelinkeinomme, maanwiljelyksen, paremmalle kannalle, kuin se nyt on. Sitten olisi aika ajatella kanawa- ja rautatie- sekä muista semmoisista rakennuksista.”²⁴⁵

Kyseinen Kymin tuomiokunnan edustajan Johan Manstenin lausunto 20.10.1863 kertoo melko hyvin useiden edustajien suhtautumisesta rautateiden rakentamiseen taloudelliselta kannalta: ensin olisi parannettava viljelijöiden asemaa, tässä tapauksessa veroa nostamalla ja vasta sen jälkeen autettava rautatie- ja kanavarakennuksia. Edes koululaitoksen kehittamisestä ei oltu aina vakuuttuneita, sillä ihminen ei ehtisi käydä koulua nälkiintyneenä. Edusmies Sinkko tuntui summaavan yhteen

²⁴¹ Jutikkala 1958, 218–219. Talonpoikien velvollisuutena oli ylläpitää tärkeitä yhdysteitä, raivata talvella jäiden yli kulkevat talvitiet ja kyyditä tarvittaessa valtion virkamiehiä. Pitäjiin oli myös perustettava kestikievereita virkamiesten matkamajoitusta varten. Maatilojen oli vuorollaan irrotettava mies 3–4 päiväksi kestikievarin isännän mahdolliseksi avuksi. Odottelu turhautti, päivämatkat olivat hukkaan heitettyjä ja korvaukset pieniä ja saapuivat yleensä viiveellä.

²⁴² TAYK, Talonps. P I 19.10.1863, 115.

²⁴³ Mauranen 1999a, 371–378. Viljantuonti oli 1800-luvun alkuvuosina vielä n. 62.000 hehtolitraa, mutta 1850-luvulla määrä oli noussut jo 383.000 hehtolitraan.

²⁴⁴ TAYK, Talonps. P I 14.10.1863, 78–79, 82–83.

²⁴⁵ TAYK, Talonps. P I 20.10.1863, 117

monen rautatien vastustajan mietteet, ettei pitäisi ”lentää edemmäksi kuin siivet kantaa.”²⁴⁶ Rautateiden ei tässä tapauksessa siis nähty antavan lisää puhtia ”siiville”, vaan pikemminkin leikkaavan ne pois.

Ensimmäisten valtiopäivien aikana talonpoikaisedustajien enemmistön suhtautuminen Suomen talouskehitykseen oli 1860-luvun alun huonojen satovuosien takia muutenkin melko pessimistinen. Erityisesti pohjoissuomalaiset edustajat luettelivat heidän tuomiokunnilleen langenneita onnettomuuksia. Krimin sota, siitä johtuvat sotamiesten palkkaus ja näiden torppien rakentaminen, kato-
vuodet, paikka paikoin eläimiin iskeneet tuhoiset taudit ja keho kalansaaliksi olivat köyhdyttäneet maan pohjoisia osia siinä määrin, etteivät niiden asukkaat olisi mielissään suostumaan uusiin veroihin. Vaadittiinpa jopa, että tiettyjä alueita (Pohjanmaa ja Kajaani) vapautettaisiin erillisellä päätöksellä kokonaan verosta. Ajatus ei kuitenkaan saanut säätelysissä suurta kannatusta, sillä suostuntaveroa maksoivat joka tapauksessa vain ne, jotka siihen kykenivät.²⁴⁷ Erityiskohtelun vaatiminen oli kuitenkin merkki siitä, että talonpojat näkivät paikkakuntakohtaiset erot merkittävinä ja epätasa-arvoa luovina. Agathon Meurman kiinnitti ilmiöön huomiota vielä 1882. Haluttaessa rautatietä puhuttiin rikkaista seuduista, mutta keskustelun kääntyessä verotukseen kuultiin vain ”valitusvirsiä köyhästä Pohjanmaasta ja kiviperäisestä Savosta”.²⁴⁸

Osalta edustajista löytyi hyvin pitkäaikaista näkemystä siitä, miten kulkuyhteydet voisivat muuttaa Suomen taloudellista tilannetta. Edusmies Antti Puhakka²⁴⁹ oli sitä mieltä, että mikäli ”...ne [kulkuyhteydet ja kansakoulut], suostuntaweron kieltämisen vuoksi, eiwät saisi toimeen, Suomen kansa jäisi sata vuotta toisien kansojen järelelle”. Hän selvensi tosin myöhemmin tarkoitaneensa nimenomaan kanavia ja piti rautateiden rakentamista kannattamattomana, ennen kuin kunnollinen kanavaverkko olisi rakennettu yhdistämään Suomenmaan laajat vesistöt.²⁵⁰ Myös monien muiden mielestä kansakoulut ja kanavat oli asetettava rautatien edelle nimenomaan rahakysymyksen takia ja rautatiet olisi – mikäli mahdollista – rakennettava hiljalleen. Vuonna 1864 annetun esityksen mukaisesti rautatiet olisivatkin nielleet leijonanosan infrastruktuurin rakentamisesta. Kanavien ja majakkalaitoksen rakentamiseen ja soiden kuivattamiseen oli laskettu kuluvan 2 946 500,00 mk, kun

²⁴⁶ TAYK, Talonps. P I 14.10.1863, 80–82.

²⁴⁷ TAYK, Talonps. P I 19.10.1863, 93–94, 106–107; TAYK, Talonps. P II 9.4.1864, 703–716. Suostuntaweron pituus aiheutti vuonna 1864 keskustelua, sillä monet olisivat sallineet ainoastaan yhden verovuoden esitetyn kolmen sijaan. Esitys kaatui tiukasti äänin 19 vastaan 18.

²⁴⁸ TAYK, Talonps. P II 4.5.1882, 835.

²⁴⁹ Kansanrunoilija Antti Puhakka (1816–1893) oli Liperin tuomiokunnan edustaja vuosina 1863–64, 1872, 1877–78 ja 1882. Kotoisin hän oli Kontiolahdelta. Eino Jutikkala kuvasi häntä ”sädyn ilonpitäjäksi”.

²⁵⁰ TAYK, Talonps. P I 14.10.1863, 80; TAYK, Talonps. P I 19.10.1863, 97–99.

Riihimäki-Lahti-rataan uskottiin uppoavan 5 860 000,00 mk.²⁵¹ Paitsi että näin monet kanavat ja muut liikenneväylien ohennustoimet olivat 2 913 500,00 mk halvempia, niiden katsottiin kohdistuvan laajemman kansanosan hyväksi ympäri Suomea.

Myös muut, erityisesti säädyn ratsutilalliset ja säätyläiset, kannattivat lämpimästi rautateitä. Joukosta erottuivat erityisesti karjalohjalainen Pehr Östring ja ilmajokinen Carl Hagman. Östring – joka edusti myöhemmin Tammisaaren kaupunkia porvarissäädyssä – piti rautateitä erityisesti maanviljelijän, ei kauppiaan, etuna. Rautatieverkon myötä paremmin katovuosista selvinneet alueet voisivat auttaa kärsineitä pitäjiä, tavaroiden ja maataloustuotteiden myynti jopa Pietariin asti olisi helpompaa ja sen voisi tehdä pienikin yrittäjä.²⁵² Hagman sen sijaan peräänkuulutti täydellisen rautatie-suunnitelman tekemistä, kaikkien vuosina 1863–64 ehdotettujen ratojen hyväksymistä ja mahdollisimman nopeaa rataverkon laajentumista kohti pohjoista. Östring ja Hagman kuuluivat säädyn varakkaimpiin miehiin. Östringillä oli jonkin opillista sivistystä ja hän toimi muun muassa Uudenmaan läänin maanviljelysseuran sihteerinä, Hagman oli oppiarvoltaan maisteri.²⁵³ Vastustajat löytyivät erityisesti ”puhtaiden” talonpoikien riveistä.

4.2.3 Lainanotto arveluttavaa edustajia

Talonpoikien enemmistö ei nähnyt lainanottamistakaan mielekkäänä vaihtoehtona, sen kun pelättiin jouduttavan suomalaisten vajoamista velkaorjuuteen. Varat olisi pitänyt nyhtää omasta maasta, mikä katovuosien vallitessa oli kuitenkin vaikeaa. Valtionrautateiden 50-vuotishistoriikki suhtautuu talonpoikien asenteeseen perin ymmärtäväisesti, todeten kolmen säädyn olleen liikuttavan hyvässä uskossa rautateiden onnistumiseen, mutta:

”...toiselta puolen ovat myöskin hyvin ymmärrettäviä ne epäilykset, joita ehdotuksen täytyi herättää. Talonpoikaissäädyssä, joka lähinnä ja välittömimmin tunsikin koko aseman vakavuuden ja jonka sen vuoksi täytyi enemmän kuin muiden arastella ajatusta valtion menojen lisääntymisestä, sillä neidän voisivat tulevaisuudessa maan talonpoikaissäestönkin veronmaksukyvyllä asettaa lisättyjä vaatimuksia.”²⁵⁴

Lainanotto herätti pelkoja, että sen myötä suostuntaverot muuttuisivat pysyviksi.²⁵⁵ Talonpojat hylkäsivät lainan kahteen kertaan 1863–1864, mutta valtiopäivien lähestyessä loppuaan ja muiden säätyjen suostuttua lainanottoon äänestivät asiasta vielä 14.4.1864 päätyen lopulta hyväksymään (äänin

²⁵¹ TAYK, Talonps. P II 9.4.1864, 681–683. Ehdotukseen kuuluivat majakat ja majakkalaivat, Pelson suon kuivaus, Perhon ja Oulujoen koskien perkaus sekä Vesijärven ja Päijänteen välinen kanava, Virtojen kanava, Kallaveden ja Iisalmen välinen kanava, Lemströmin kanava Ahvenanmaalla ja Valkeakosken kanava.

²⁵² TAYK, Talonps. P I 19.10.1863, 94–96.

²⁵³ Hytönen 1923, 39.

²⁵⁴ Suomen valtionrautatiet 1862–1912, 62.

²⁵⁵ TAYK, Talonps. P II 10.4.1864, 724–725.

20–17) hallitukselle annettavan valtuuden ottaa maksimissaan 18 miljoonan markan valtiolainan.²⁵⁶ Taipumiseen vaikutti voimakkaasti muiden säätyjen suotuisa päätös, mistä monet edustajat löysivät aiheen moittia kollegoitaan. Talonpoikaissääty olisi nimittäin todella voinut kaataa lainahankkeen, sillä valtiolainoihin tarvittiin säätyjen yksimielinen päätös. Lainan puolustajien mielestä olisi ollut naurettavaa ensin päättää kulkuyhteyksien rakentamisesta ja sitten evätä hallitukselta mahdollisuus rahoittaa hankkeet, sillä suostunta- ja paloviinaveron eivät tulisi riittämään niiden toteuttamiseen.²⁵⁷ Heidän ennustuksensa kävi toteen paloviinaveron astuttua voimaan 1866.

Nimenomaan paloviinaveron oli kuitenkin toinen rautatieasiaankin läheisesti liittynyt kiista 1860-luvulla. Kysymys oli Lolo Krusius-Ahrenbergin mukaan pikemminkin raittiuspoliittinen kuin talouspoliittinen.²⁵⁸ Satu Apo on nähnyt, että ”viinavihan” taustalla oli halu pitäytyä industrialismin synnyttämän moraalisen ja sosiaalisen rappion vastakohtaisessa, turmeltumattomassa maaseudussa. Viinaveron myötä talonpoikien paloviinan kotipoltto-oikeus kiellettiin ja väkijuomien valmistus siirtyi erityisille toiminnanharjoittajille.²⁵⁹ Täten viinan valmistus saatiin valtion veron piiriin, mutta kyseessä oli myös suuri tulonmenetys nimenomaan talonpoikaissäädyille. Viinaverosta lupailtiin varoja erityisesti liikenne- ja maaseuturahastoon, jolla oli tarkoitus rahoittaa tulevat rautatiehankkeet. Vero astui voimaan 1866, mutta tavoitteissaan se epäonnistui pahasti: sen ja suostuntaveron aiottu määrä ei onnistunut kattamaan rautatielainan yli jäävää noin 700 000 mk osuutta. Rautatierakentamiseen tulevaisuudessa ei varattu vuonna 1867 kuin 60 000 mk ja rautatien pidentämiseen Vanajaveteen 65 180,04 mk.²⁶⁰ Niinpä osa talonpojista näki vuoden 1867 valtiopäivillä enemmän rautatierakentamiset mahdottomina.²⁶¹

Viinaveron tuotti valtion kirstuun vuosi vuodelta kuitenkin yhä enemmän rahaa. Tämä raha ohjattiin vuonna 1872 erityiseen kulkuneuvorahastoon. Agathon Meurman näki kuitenkin paloviinaverossa ja sen käytössä ongelmia:

”Mutta minä kysyn: onko viisasta, onko siveellistä, että menemme käyttämään jok’ainoaan rovon, minä näinä aikoina luullaan voivan sisään tulla viinaverosta, uusien rautateiden rakentamiseen, että me sitten muka saamme suuresti valittaa, jos niin ikävästi kävisi, että Suomen kansa lakkaisi juomasta viinaa vähän vähemmästi.”²⁶²

²⁵⁶ TAYK, Talonps. P II 10.–14.4.1864, 734, 797–798. Aikaisemmat äänestykset lainasta olivat kääntyneet melko selvästi vastustajien voitoksi; ensimmäisellä kerralla laina hylättiin 27 vastaan 14, toisella kertaa 20 vastaan 8. Lähempänä jonkinlaista kompromissia käytiin, kun säädyn sisällä tehtiin vastaehdotus 10 miljoonan markan lainasta. Edustajat hylkäsivät tämänkin ehdotuksen, tosin tiukemmin 22 vastaan 19. TAYK, Talonps. P II 13.4.1864, 802–804.

²⁵⁷ TAYK, Talonps. P II 10.4.1864, 731–734.

²⁵⁸ Krusius-Ahrenberg 1974, 205.

²⁵⁹ Apo 2001, 207.

²⁶⁰ TAYK, Liitteitä 1863–64 ja 1867 vuosien valtiopäivien asiakirjoihin, 156–158.

²⁶¹ TAYK, Talonps. P II 24.5.1867, 762.

²⁶² TAYK, Talonps. P I 24.5.1877, 807–808.

Meurmanin epäilykset eivät olleet ainoastaan siveellisiä vaan myös taloudellisia. Paloviinaveron näyttäytyi kaksiteräisenä miekkana. Toisaalta se tarkoitti tasaista vuotuista tuloa, toisaalta sen tuottoon oltiin pitkään pettyneitä. Paloviinaveron ei myöskään riittänyt rautatierakentamiseen mitenkään, vaan sen rinnalle oli joko otettava lainaa tai tehtävä uusia suostuntaveroja. Kumpikaan ei koskaan saavuttanut talonpoikien suurta suosiota. Näin ollen kaavailut paloviinaverosta kulkuyhteyksien rahoitusmuotona epäonnistuivat täydellisesti. Kuten eräs edustaja vuonna 1867 mainitsi ivallisesti, oli ”viinaa naukkailtu liian vähän”.²⁶³

Hallituksen esitys oli 1863 niputtanut kansakoulut ja kulkuyhteydet samaan kontekstiin, joten talousvaliokunta asetti ne arvojärjestykseen ja kysyi siihen säätyjen mielipidettä. Talonpoikien kanta oli harvinaisen yksimielinen: kansan sivistäminen oli asetettava ensisijalle kulkuyhteyksiin nähden.²⁶⁴ Siitä huolimatta on syytä kiinnittää vielä huomiota säädyssä tehtyihin päätöksiin rautatieasiassa. Alkujaan olivat talonpojat olleet suostuvaisia myöntämään varoja ainoastaan Riihimäeltä Lahden rakennettavalle rataosuudelle, mutta muiden säätyjen hyväksyttyä melko yksimielisesti molemmat ehdotetut yhteydet talonpojatkin pyörsivät päätöksensä, tosin kannattaen edelleen Lahden rataa rakennettavaksi ensisijaisesti. Vaikka kolmen muun säädyn tekemä päätös olikin – kuten useat edustajat totesivat – hyvä syy pyörtää aikaisempi päätös, voi melko turvallisesti yhtyä Ilmajoen edustajan, maisteri Carl Hagmanin toteamukseen, että ”talonpoikaissääty [jo maan ensimmäisillä valtiopäivillä] näyttäisi käsittäneensä rautateiden tarpeellisuuden”.²⁶⁵ Kysymys oli pikemminkin siitä, että rautateiden katsottiin olevan jotain ylimääräistä hyvää, jonka rakentamisessa ei voitaisi viedä varoja maan todelliselta elinkeinolta. Karl-Erik Michelsen kirjoittaa, että 1800-luvun puolivälin suurten muutosten tarkoitus ei ollut muuttaa Suomen agraariyhteiskunnan perustaa.²⁶⁶ Muutosta kuitenkin tapahtui ja valtiopäiväedustuksensa tähden talonpojat joutuivat siihen osallisiksi.

Talouden mahalaskun ja etenkin tervanpolton kannattavuuden loppumisen 1860-luvulla näkee hyvin muun muassa ilmajokisen Iisakki Hannukselan puheista. Hän esitti vuonna 1867 hyvin pessimistisen kuvan Suomen vientituotteiden mahdollisuuksista kysyen, ”...mitä Suomenmaasta oikeastaan voitiin ulkomaille viedä?” Hän ei uskonut metsä-, vilja- tai karjatuotteiden myyntiin Venäjälle, todeten, että ”talvella karjasta saa niin vähän, että voi kuljettaa kyydillä ja kesällä laivalla”.²⁶⁷ Oli totta, että talonpojat olivat kokeneet tervanpolton laskun 1840-luvulta lähtien taloudellisenä hävikkinä. He eivät vielä osanneet kunnolla arvioida puutavaran kasvavaa kysyntää, jonka aikalais-

²⁶³ TAYK, Talonps. P I 27.2.1867, 119.

²⁶⁴ TAYK, Talonps. P II 7.4.1864, 653–665. Kouluja kohtaankin osoitettiin taloudellisin syin joitain vastalauseita, sillä ”niin kauan kuin kansa kärsii nälkää, niin sillä ei ollut aikaa koulussa käydä”.

²⁶⁵ TAYK, Talonps. P II 10.4.1864, 731.

²⁶⁶ Michelsen 1999, 126.

²⁶⁷ TAYK, Talonps. P II 24.5.1867, 774–775.

kuvaus 1880-luvun alusta näki Suomelle mitä myönteisimpänä. 1860-luvulla suurin osa tilallisten puun hyödyntämisestä kohdistui oman tilan rakennus- ja lämmitystoimiin. 1870-luvulla sahateollisuus syrjäytti kuitenkin lopullisesti kotisahauksen ja lisäsi näin puun kysyntää maailmanmarkkinoilla.²⁶⁸ Hannuksela vastusti kyseessä ollutta Pietarin rataa osittain myös periaatteellisista syistä muiden pohjalaisedustajien kanssa, tuohduttuaan edellisten valtiopäivien päätösten (Hämeenlinna–Tampere-radan) sivuuttamisesta. Kymmenen vuotta myöhemmin 1877 hän puolusti jo aktiivisesti puutavaralla käytävää kauppaa kuvaten metsää talonpojan parhaaksi omaisuudeksi. Tuohon mennessä oli puun hintakin tosin kohonnut, eräiden arvioiden mukaan se jopa nelinkertaistui 1840–1870. Maatilatalouksien metsätalous taas tulisi kaksinkertaistumaan 1870-luvulta vuosisadan vaihteeseen. Puut myös ostettiin yleensä yksityisiltä, sillä se tuli halvemmaksi.²⁶⁹ Puuteollisuuden muutos ei siis jäänyt Hannukselaltakaan huomiotta ja se näyttää antaneen hänen rautatietä puolustaville perusteluilleen lisää pontta.

Katovuodet vaikuttivat ymmärrettävän masentavasti edustajien mielialoihin läpi 1860-luvun. Pariikin edustajaa maalasi uhkakuvia, että koko maa menisi perikatoon, mikäli suurimuotoisiin rakennushankkeisiin ryhdyttäisiin.²⁷⁰ Konepajojen ja materiaalin puutteen takia olisi turvauduttava liiaksi tilaamaan tavaraa ulkomailta.²⁷¹ Edusmies Kaarlo Värri, joka toimi myöhemmin useaan otteeseen säädyn puhemiehenä, usko i rautatien voitavan rakentaa vain, jos jostain löydetäisiin ”Väinämöisen runolahja ja Ilmarisen Sampo.”²⁷² Kaikki taloudellista kannattamattomuutta pelkäävät eivät kuitenkaan vastustaneet hanketta, vaan ainoastaan vannottivat äärimmäiseen säästäväisyyteen, mitä tuli kuluihin. Vaadittiinpa, että rautatietä olisi rakennettava ilman lainaa tai lainatakauksia metsää myymällä ja suostuntaveroa nostamalla.²⁷³ Myös positiivista mieltä nähtiin, uskoipa eräs edustaja rautateiden nostavan Suomen pois katovuosista. Iisalmelainen tilallinen Pekka Kumpulainen, joka kannatti varauksetta rautateiden rakentamista Suomen maassa, piti sitä ”uutena todisteena keisarin väsymättömästä huolenpidosta Suomen köyhästä kansasta” ja että rautatie poistaisi rahanpuutteen.²⁷⁴ Lausuttiin myös kehotuksia miettiä Suomen tulevaisuutta, jos rautateitä ei rakennettaisi.²⁷⁵ Täten ainakin osa talonpojista piti rakentamatta jättämistä suurena virheenä, jonka seurauksena

²⁶⁸ Peltonen 1992, 74–75, 176–177. A.G. Blomqvistin arvio vuodelta 1881 nosti Suomen suhteellisesti maailman suurimmaksi puutavarantuottajaksi 10 % maailmanmarkkinaosuudellaan.

²⁶⁹ TAYK, Talonps. P I 6.3.1877, 169–171. Peltonen 1992, 178, 197.

²⁷⁰ TAYK, Talonps. P II 24.5.1867, 757–758, 763.

²⁷¹ TAYK, Talonps. P II 24.5.1867, 760. Koponen kannatti kuitenkin edellisten valtiopäivien päättämän Riihimäki-Lahti yhteyden rakentamista.

²⁷² TAYK, Talonps. P II 25.4.1867, 773. Värrikin piti ratahanketta hyvänä, mutta ei nykyiseen taloustilanteeseen sopivana. Edusmies Erik Varpenius moitti häntä ja muutamia muita ”kalevalaisten ja linnunratojen” sotkemisesta asiaan. Jarno Salovuoren mukaan Värriin puhetapa tässä asiassa olikin harvinaisen värikästä. Salovuori 2009, 47.

²⁷³ TAYK, Talonps. P II 24.5.1867, 759, 776–777.

²⁷⁴ TAYK, Talonps. P II 24.5.1867, 765–757.

²⁷⁵ TAYK, Talonps. P II 25.5.1867, 773–774.

Suomi jäisi jälkeen muun maailman kehityksestä. Muusta maailmasta mallin ottaminen ei tosin ollut mikään itsestään selvyys, sillä eräiden mielestä Suomen ei tulisi ”seurata sivistyneiden jälkiä”.²⁷⁶

Yhdeksän edustajaa perusteli Pietari-radan vaaroja maan köyhyydellä. Säätö äänesti asiasta 25.5.1867 ja hylkäsi aluksi Riihimäeltä Pietariin ulottuvan radan äänin 31 vastaan 19. Saatuaan varmistuksen siitä, että Hämeenlinnan ja Tampereen välisestä yhteydestä luovuttiin toistaiseksi ja että kaikki varat käytettiin ainoastaan Pietarin-ratahankkeeseen, se kuitenkin hyväksyttiin äänin 31–15. Päätökseen liittyi, ettei säätö hyväksyisi mitään uusia takauksia, lainoja tai veroja. Loppukaneettina vaadittiin ”...niin suurta säästäväisyyttä, kuin mahdollista on, muutoinkin rautatien rakennuksessa suurimmalla tarkkuudella vaariin otettaman”.²⁷⁷ Säädöt pääsivät lopulta yksimielisyyteen ja Pietarin rata saatettiin lopullisesti valmiiksi 1871. Hinta ihmiselämissä tällä ”luitten päälle rakennetulla radalla” oli sitäkin kovempi.²⁷⁸ Merkillepantavaa kuitenkin on, että melko selkeä enemmistö kannatti Pietari-radan rakentamista 1867. Pöytäkirjaan jätettyjen vastalauseiden perusteella vastustajat olivat etupäässä länsisuomalaisia edustajia, joiden haaveet rautatiestä seuraavien valtiopäivien aikana kariutuivat.²⁷⁹

1860-luku oli talonpoikien säädössä suuren epätietoisuuden aikaa, jolloin rautateiden pelättiin toisaalta tuhoavan Suomen talouden tyystin, toisaalta nostavan sen aivan uudelle tasolle. Huomattavaa on, että vastustajat näkivät rautateiden ongelmana erityisesti sen, ettei Suomessa olisi juuri mitään vietävää, kun taas puolustajat nostivat positiiviseksi seikaksi myös *tuonnin*. Suomen kasvava tarve paremmille kulkuyhteyksille ei nimittäin johtunut niinkään siitä, että olisi äkkivarmatta syntynyt suuri määrä suomalaista, ulkomaille vietävää tuotantoa. Pikemminkin tarvetta oli nostaa kuljetuskapasiteettia, jotta ulkomailta kyettäisiin tuomaan lisää raaka-aineita, investointitavaroita ja teollisuustuotteita.²⁸⁰ Säädyn mielipiteitä ohjasivat kuitenkin pelko liiasta lainanotosta ja katovuosien aikana voimaan astuvista suostuntaveroista. Rautateiden kehitykseen vaikuttivat 1860-luvulla osaltaan suomalainen alkoholipolitiikka, nälkävuodet ja kolmen säädyn asettuminen suhteellisen yhtenäiseen rintamaan rakennuskysymyksissä. Talonpoikaiston rautatieasiasia kannattaneet mielipiteet hautautui-

²⁷⁶ *ibid.*

²⁷⁷ TAYK, Talonps. P II 25.5.1867, 776, 780, 782.

²⁷⁸ Turpeinen 2004, 158–163; Zetterberg 2011, 34–35. Ratatyömaat houkuttelivat parhaimmillaan yli 12 000 vuosien 1866–68 nälkäkatastrofin liikkeelle ajamaa kerjäläistä. Heitä kuoli tuhansittain. Yhteys avattiin syyskuussa 1870 ilman juhlallisuuksia.

²⁷⁹ TAYK, Talonps. P II 25.5.1867, 780. Päätökseen sisältyi myös Lempoisten kanavan rakentaminen parantamaan Hämeenlinnan ja Tampereen kulkuyhteyksiä, sen sijaan rautatie jäi hamaan tulevaisuuteen. Mustasaaren konkariedustaja, herastuomari Johan Erik Keto, julmistui niin, että syytti säätöä edellisten päätösten rikkomisesta. Menettely ei kuitenkaan ollut kiellettyä.

²⁸⁰ Mauranen 1999a, 373.

vat myös monesti sen tosiasian alle, että säädyn äänestykset olivat harvoin lähelläkään yksimielisyyttä, monesti ne olivat jopa täpäriä. Säädysä vallitsi suoranainen velkaantumiskammo.

Iisakki Hannuksela yritti poistaa tätä mieltä vuonna 1877 valaen uskoa kollegoihinsa muistuttamalla, että jo Saimaan kanavasta pelättiin aikoinaan ”Suomen talouden hautaa” ja että ennenkin on ratoja rakennettu lainarahalla.²⁸¹ Keskustelu lainanotosta sai vuonna 1877 osittain koomisiakin piirteitä, sillä eri edustajien käsityksen Suomen valtionvelasta vaihtelivat rajusti 35 miljoonan ja 70 miljoonan markan välillä.²⁸² Väärinkäsitysten taustalla on, että osa edustajista puhua rautatievelasta ja osa valtiovelasta, mutta keskustelun aikana nämä kaksi asiaa ilmeisesti sekoittuivat puhujien mielissä. Näin suurten käsityserojen ollessa kyseessä ei ole ihmeäkään, että lainanotto ei näyttänyt houkuttelevat. Kannat eivät olleet yksimielisen kielteisiä lainanotolle. Eräs edustaja korosti, ettei heidän aikansa enää tyytynyt huonoihin kulkuneuvoihin. Toinen puheenvuoro keväältä 1877 totesi seuraavaa:

”Tässä säädysä kyllä moni näkyy pitävän suurta pelkoa siitä, että rautatiet tuottavat paljon tappiota, jonka tähden tahtovat estää niiden rakentamista, vaan minä katson asiaa toiselta kannalta. Minun mielestäni rautatiet ovat kansan tarve ja, sillä huonot kulkuneuvot ovat suurena haittana kansan vaurastumiselle. Jos nyt rautateiden rakentaminen joka valtiopäivillä lykätään aina viideksi vuodeksi ja aina arvellaan kannattavatko ne vai eivät, niin ei niitä milloinkaan saada rakennetuksi.”²⁸³

Kyseisen Kajaanin edustajan Lauri Keräsen toive toteutui, sillä sääty äänesti 1877 – tosin melko tasaväkisesti – rautatietöiden jatkamisen puolesta seuraavan viiden vuoden aikana. 30 edustajaa kannatti esitystä ja 24 vastusti. Vastalauseen jättivät useat itäsuomalaiset edustajat.²⁸⁴ Agathon Meurman ei ollut heidän joukossaan, mutta mitä luultavimmin hän äänesti esitystä vastaan puhuttuaan voimakkaasti liiallista radanrakentamista vastaan. Tämä äänestystulos kuitenkin osoittaa kaksi asiaa: ensinnäkin miltei kaikki säädyn edustajat olivat paikalla äänestämässä ja heidän määrääenemistönsä oli lämmennyt ajatukselle rautatierakentamisesta myös lähitulevaisuudessa. Iisakki Hannuksela totesi rautatieskeptikoista, että ”nyt ovat nuo profeetat saaneet huomata epäilyksensä”.²⁸⁵ Keränen taas totesi sekä puolustajien että vastustajien menevän kannoissaan liian pitkälle: ”...kummatkin arvelevat liikanaisia, joko liiaksi rakastavat rautatietä taikka liiaksi niitä pelkäävät.”²⁸⁶ Hänen arvionsa osuneekin lähelle oikeaa.

Seuraavien valtiopäivien aikana 1882 ei kuitenkaan oltu yhtään sen kypsempiä ajatukselle lainanotosta kuin ennenkään. Valtiovaliokunnassa toimineet talonpojat yhtyivät allekirjoittamaan pro-

²⁸¹ TAYK, Talonps. P II 1.12.1877, 1700–1706.

²⁸² TAYK, Talonps. P I 24.5.1877, 799–800.

²⁸³ TAYK, Talonps. P I 24.5.1877, 793–794.

²⁸⁴ TAYK, Talonps. P II 1.12.1877, 1700–1706.

²⁸⁵ TAYK, Talonps. P II 1.11.1877, 1706.

²⁸⁶ TAYK, Talonps. P I 24.5.1877, 802.

fessori Yrjö Sakari Forsmanin vastalauseen, jossa 4,5 miljoonan markan lainanotto kulkuneuvorahaston kartuttamiseksi tyrmättiin. Laina äänestettiin miltei yksimielisesti nurin, vaikka Pohjanmaan rata Ouluun oli jo päätetty rakentaa.²⁸⁷ Meurman kuvasi vuoden 1882 äänestystä Ouluun johdettavasta rautatiestä siihenastisen valtiopäiväuransa raskaimmaksi, sillä kysymyksessä oli hänen mielestään kiireessä tehtävä päätös kymmenien miljoonien markkojen arvoisesta hankkeesta.²⁸⁸ Näille peloille oli osin katetta. Pohjanmaan radan oli tarkoitus koitua sen satamakaupunkien hyväksi, vaikka Suomen asema maailman laivakuljetuksissa oli vähentynyt läpi vuosisadan länsieurooppalaisten höyrylaivakuljetusten myötä. Oma puulaivarakennus oli miltei kokonaan tyrehtynyt. Kaupahuoneet suuntasivat 1870-luvulla pääomansa laivaliikenteestä teollisuuteen. Purjelaivaliikenne koki kuitenkin oman renessanssinsa suomalaisten 1880-luvulla ja elvytti suomalaiset laivakuljetukset, mikä nosti Pohjanmaan radan taloudellista arvoa.²⁸⁹ Toisaalta, kuten Seppo Zetterberg mainitsee, huomattiin myöhemmin, että radat hyödyttivät enemmän suuria kuin pieniä kaupunkeja.²⁹⁰ Sittempien pienten satamakaupunkien ratojen puolustaminen saattoi koitua niille jopa taloudelliseksi turmiksi.

4.2.4 Rautateistä aletaan hiljalleen kilpailla 1870-luvulla

1870-luvun alussa Suomi oli saanut viimein rautatien, joka yhdisti sen valtakunnan pääkaupunkiin Pietariin, monien valtiopäiväedustajien mukaan jopa Eurooppaan. Se sai talonpoikienkin säädysssä aikaan todellisen rautatiebuumin.

Vuonna 1872 sekä pohjois- että eteläpohjalaiset tekivät säädysään esityksen Pohjanmaan radasta. Piippolan edustaja lupaili jopa, että hänen tuomiokunnassaan olisivat maanomistajat valmiit antamaan vastikkeetta viljelemätöntä maata ratahankkeen tarkoitukseen ja suorittamaan enintään ”100 päivätyötä joka manttaalilta” marras-toukokuussa niillä maatiloilla, jotka olivat 20–30 kilometrin päässä rautatiestä. Rataa Tampereen pohjoispuolelle vaadittiin ainoastaan kapearaiteisena säästösyistä, mutta rataa pidettiin tarpeellisenä paitsi helpottuvien kuljetusten muodossa, myös katovuosien varalta. Kun Pohjanmaa-radasta keskusteltiin uudelleen 1877, oululaiset lupasivat tukea hanketta 200.000 markalla. Pohjoissuomalaiset muistuttivat säätyä edelleen kymmenen vuoden takaisesta nälkäkatastrofista, toivoen kulkuyhteyksien poistavan tämän vaarallisuuden uhan.²⁹¹ Saarijärven

²⁸⁷ TAYK, Talonps. P II 16.5.1882, 972, 1162–1166. Professori Forsmanista tuli myöhemmin fennomaaniaatteensa mukaisesti Yrjö Sakari Yrjö-Koskinen.

²⁸⁸ TAYK, Talonps. P II 5.5.1882, 869. Porvaristo näki myös vuoden 1882 rautatiepäätökset äärimmäisen kriittisenä, mutta toisesta näkökulmasta. Porvarien mielestä Pohjanmaan rautatie oli kyseisten valtiopäivien miltei tärkein päätös, joka väärin toteutettaessa uhkasi viedä tulevien polvien kehitysmahdollisuudet. TAYK, Talonps. P II 13.5.1882, 918–920.

²⁸⁹ Rasila 1982, 114.

²⁹⁰ Zetterberg 2011, 86–87.

²⁹¹ TAYK, Talonps. P II 1.12.1877, 1707.

talonpojat ilmoittivat edusmiehensä kautta, että mikäli ajatus rantaradasta hylättäisiin ja rata keskitettäisiin Jyväskylästä Saarijärven kautta Vaasaan, tulisivat ne kulkemaan ”maan mahtavampain” kruunun ja yksityisten metsien halki ja synnyttämään lukuisia sahalaitoksia. Tukinuiton epäkäytännöllisyys pitkinä kuljetusaikoina ja pohjaan uponneina tukkeina poistuisi ja kaiken lisäksi saataisiin ”äärettömällä hevosvoimain paljoudella” pauhaavat kosket sekä rautarikkaat järvet valjastettua teollisuudelle. Myös runsas voin- ja karjataloustuotteiden tuotanto laskettiin alueelle eduksi.²⁹² Tämä oli suoranaista taloudellista lobbausta, jossa maanääret korostivat taloudellisia etuja. Myös Oulun joen ja Oulun välille toivottiin erityisellä anomuksella valtion varoilla rakennettavaa rautatietä tai jos siihen ei kyettäisi, edes 3 miljoonan markan suuruinen laina.²⁹³

Valiokunnan taholta oli kuitenkin 1872 esitetty, että parempi kuin pohjoinen suunta olisi suosia Turun suuntaa, sillä se yksinään tuotti tullituloina 1.414.217,04 mk vuodessa kun kaikki Länsi-Suomen muut satamakaupungit tuottivat yhteensä 1.447.127,76 mk.²⁹⁴ Näin ollen Turun radalle oli olemassa hyvin selkeä taloudellinen peruste. Tosin samainen mietintö toi esiin myös Pohjanmaan radan tärkeyden ja ehdotti ratalinjoja tutkittavaksi Ouluun ja Vaasaan. Talonpoikaistossakin Turun rata sai kannatusta, sillä sen epäiltiin edistävän Luonais-Suomen kalataloutta. Tätä vastaan huomautettiin kuivasti, että ”luonnollisin tie kalan-saaliille olisi valtameri eikä rautatiet”.²⁹⁵ Säädyt, muun muassa talonpojat, ei suinkaan hallitus, kannattivat vuonna 1872 pohjoisen radan rakentamista.

Huolimatta useiden edustajien väitteistä, että juuri rautateitä rakentamalla pureuduttaisiin itse ongelmaan eli köyhyys poistamiseen,²⁹⁶ ajatus maan voimat vievästä turhasta hankkeesta kyti pitkään. Valtiopäivien monikertainen Kangasalan edustaja Agathon Meurman julisti vuonna 1872:

”Mitä muutoin rautatien hyötyyn tulee, niin on sitä aivan liioiteltu. Rautatie ei ole mikään Sampo, joka itsestään tuottaisi ihmiskunnalle rikkautta ja onnea. Se päinvastoin voisi syöpäläisenä niellä mehun ja voiman muista maakunnista.”²⁹⁷

Agathon Meurman saa tässä tutkielmassa erityisen paljon huomiota, olihan hän eittämättä yksi säädyn vaikutusvaltaisimmista jäsenistä. Meurman ilmaisi usein epäuskonsa ratojen kannattavuuteen ja tuotantolaitosten rakentamiseen ”kaukaisiin koskiin”,²⁹⁸ puhuttiin sitten rautateistä tai niiden rahoittamiseen käytetystä paloviinaverosta. Koko maan saattaminen rautatien piiriin oli arvokas tavoite

²⁹² TAYK, Talonps. P I 16.2.1877, 146–147.

²⁹³ TAYK, Talonps. P I 16.2.1877, 148–149.

²⁹⁴ TAYK, Valtiopäiväasiakirjat 1872, Yleisen valitusvaliokunnan mietintö n:o 5, 11.5.1872 Helsingissä.

²⁹⁵ TAYK, Talonps. P I 23.2.1872, 77–78.

²⁹⁶ TAYK, Talonps. P II 24.5.1867, 759–760.

²⁹⁷ TAYK, Talonps. P I 23.2.1872, 76–77.

²⁹⁸ Esimerkiksi Haapakosken vuonna 1842 perustettu ruukki Pieksämäellä oli kirjaimellisesti tiettömän korven takana. Ruukin liikennöinnin takia oli pakko raivata myös tie, jota vastustettiin ankarasti sen kovan kulumisen ja ylläpitokustannusten vuoksi. Mauranen 1999a, 390–392.

sinänsä,²⁹⁹ mutta hän ei nähnyt hankkeen toteutumisen olevan mitenkään lähivuosien, välttämättä edes lähivuosikymmenten asia. Rakennushankkeet olivat sitä paitsi arveluttavia, sillä ne saattoivat vetää miehiä maatalouden piiristä työmaille, mikä koituisi viljelylle tappiolliseksi – samoin olivat tosin epäilleet myös muutkin edustajat, kuten kappaleessa 3 todettiin. ”Minulla ei rautateitten rakentamisen suhteen ole niin kiirettä, etten jättäisi mitään seuraavien sukupolvien tehtäväksi”, hän julisti vuonna 1872. Seuraavilla valtiopäivillään hän pahoitteli sitä, että nykyiset rautatiet oli rakennettu väärin paikkoihin tuottamaan huonosti ja sen tähden täytyi tulevaisuudessakin rakennella uusia ratoja.³⁰⁰ Meurman ei valtiopäivämiesuransa alkutaipaleella (valtiopäivät 1872, 1877–78 ja 1882) ollut sitä mieltä, että uusia merkittäviä valtiorahoitteisia ratoja olisi rakennettava, vaan ne olisi hyvin voitu siirtää tulevaisuuteen. Mikäli jotain yhteyksiä tulisi rakentaa, niihin saisi käyttää ainoastaan erityiseen kulkuneuvorahastoon ohjattuja verotuloja. Tämä kirvoittikin säädyssä arvostelua häntä vastaan, että Meurmanin tahdon mukaisesti rata valmistuisi pala palalta 40–50 vuoden kuluessa ja maa olisi samassa tilassa kuin aiemmin. Kyse lienee ollut pikemminkin tahallisesta väärinymmärtämisestä, kuten Meurman vihaisesti epäilikin.³⁰¹

Mikään yksiselitteinen rautatievastustaja Agathon Meurman ei kuitenkaan ollut, sillä hän argumentoi rautateitä vastaan ainoastaan juuri rahallisin perustein. Lisäksi hän asettui puoltamaan muutamia yksityisiä – tosin valtion tukemia – ratalinjoja, joihin palataan myöhemmin. Meurmanin kammona olivat valtionvaroja paljon nielevät suurimuotoiset ratahankkeet. Vielä 1882, keskusteltaessa Oulun radasta ja siihen liittyvistä lainoista, hän toi useaan otteeseen ilmi vastustavansa edelleenkin tätä nousevaa rautatiekuumetta ja epäili rautatietä rakennetun enemmän kuin ”viisaus olisi vaatinut”.³⁰² Meurmania huolettivat rakennusteiden lisäksi rautateiden huolto- ja ylläpitokustannukset.³⁰³ Pohjoisen Piippolan edustaja halusi kuitenkin huomauttaa häntä vastaan, että rautateitä rakennettaessa ei tulisi aina takertua niiden kustannuksiin, vaan hyötyyn.³⁰⁴

Valitus maan köyhyydestä valtiopäivistä toiseen näytti turhauttavan kehitysintoisempia osallistujia. Rautatievaliokunnan jäsen, säätyläistalonpoika Edvin Avellan³⁰⁵ harmittelikin vielä 1877, että ”olisi melkein voinut uskoa, että me [talonpojat] olemme kerjäläisiä”.³⁰⁶

²⁹⁹ TAYK, Talonps. P I 11.4.1872, 341–342.

³⁰⁰ TAYK, Talonps. P II 3.6.1872, 650. TAYK, Talonps. P I 24.5.1877, 807–808.

³⁰¹ TAYK, Talonps. P II 29.5.1872, 670–675. TAYK, Talonps. P I 24.5.1877, 808.

³⁰² TAYK, Talonps. P I 22.5.1877, 741–746. TAYK, Talonps. P II 16.5.1882, 833, 970–971.

³⁰³ TAYK, Talonps. P I 24.5.1877, 800.

³⁰⁴ TAYK, Talonps. P I 6.2.1877, 73.

³⁰⁵ Koulunopettaja ja kunnallisneuvos Edvin Avellan (1830–1912) omisti Kellahden säterikartanon Ahlaisella (nykyisin Poria). Hän edusti vv. 1877–1885 Ala-Satakunnan tuomiokuntaa ja sen jakauduttua kahtia Ulvilan tuomiokuntaa 1885–1900.

³⁰⁶ TAYK, Talonps. P I 24.5.1877, 796.

4.3 Yksityiset rakentajat vastaan valtio

Jo ennen Helsinki–Hämeenlinna-radan töiden aloittamista oli Suomessa tarkasteltu mahdollisuutta antaa rataprojekteja *yksityisten* harteille. Tämä oli luonnollista, sillä yksityiset sijoittajat vastasivat suurinta osaa maailmanlaajuisen rataverkon kehityksestä läpi 1800-luvun. Rahoitus saattoi siis tulla kauppiailta tai yhtiöiltä, jotka näkivät radan oman liiketoimintansa edistäjänä tai puhtaana sijoituksena, omana kuljetusmahdollisuuksia tarjoavana yhtiönään. Vuonna 1860 Suomessa jopa vieraili erään englantilaisen yhtiön edustaja, joka oli samalla suuren lontoolaisen rautatieyhtiön osakkeenomistaja, tutki mahdollisuuksia laajentaa liiketoimiaan Suomeen. Erityisesti tutkittiin mahdollisuutta rakentaa sivurata Päijänteelle. Hanke kuitenkin kuivui kaikessa hiljaisuudessa kokoon.³⁰⁷

Suomessa rakennettiin kuitenkin kaksi yksityistä rataa. Ensimmäinen yhteys Hangosta Hyvinkäälle oli tarkoitettu kaupankäynnin jatkeeksi Venäjältä Keski-Eurooppaan, sillä Hanko oli Suomen ainut talvisatama. Omistajamuutoksista, rahoitusvaikeuksista ja yllättävistä maanlaatuvaikkeuksista kärsinyt rata valmistui 1873, mutta Viroon rakennettu Baltianrata imi Venäjän talvikaupan mennessään. Valtio osti radan huokeaan hintaan vuonna 1875 ilman valtiopäivien päätöstä, sillä rakentamisesta vastannut yhtiö ei katsonut voivansa odottaa vielä kahta vuotta seuraavien valtiopäivien alkuun. Asiasta ilmoitettiin valtiopäiväedustajille valtaistuinpuheessa.³⁰⁸ Seuraavana vuonna valmistunut rata Keravalta Porvooseen meni korkeiden valmistuskustannusten johdosta konkurssiin 1878.³⁰⁹ Molemmissa tapauksissa rakentajat ja omistajat vaihtuivat vähintään kerran ja loivat hyvin epävarman kuvan yksityisratabisneksestä Suomenmaassa 1870-luvun alussa. Vuoden 1882 valtiopäivillä ehdittiin jo olla jälkiviisaita siitä, että näistä projekteissa nähtiin yksityisrahoituksen suuret ongelmat.

Ensimmäisillä valtiopäivillä 1863–64 talonpoikien enemmistö näki yksityiset henkilöt tai kaupungit potentiaalisimpina radanrakentajina. Etenkin moni rautateiden vastustaja ilmoitti, että rautatieverkon kehitys voitaisiin jättää kokonaisuudessaan yksityisille. Muun muassa alahärmäläisedustaja Matti Holma epäili yksityisten olevan paljon parempia radanrakentajia kuin valtion.³¹⁰ Näkemys oli maaseudulta kotoisin oleville talonpojille varsin luonnollinen: rautatiet kulkivat etupäässä kaupunkien välillä, jolloin niiden tuottama hyöty kanavoituisi erityisesti kaupunkien porvareille. Mikäli ei uskonut niiden tuovan taloudellista menestystä myös ympäröivälle maaseudulle, oli varmasti helppo ajatella radanrakentamisen – erityisesti haararatojen – olevan etupäässä kaupunkilaisten asia. Näin

³⁰⁷ Turpeinen 2003, 122.

³⁰⁸ Tuominen 1981, 565–566.

³⁰⁹ Suomen valtionrautatiet 1862–1912, 80–81. Zetterberg 2011, 40–41. Porvoon rata siirtyi valtion omistukseen vasta 1917.

³¹⁰ TAYK, Talonps. P II 7.4.1864, 656.

ollen yhteisiä varoja ei tuhlattais vain joidenkin paikkakuntain eduksi.³¹¹ Sen sijaan sääty näytti innostuvan ajatuksesta, että valtio voisi erilaisin keinoin tukea yksityisiä yrittäjiä. Porvoon rataa oli ehdotettu ensimmäisen kerran jo 1850-luvun lopulla ja se nousi kysymykseksi myös 1863, lähinnä porvoolaisten omasta aloitteesta. Kaupunki lupasi rakentaa radan, mikäli se saisi valtiolta miljoonan markan avustuksen. Vaikka ihmeteltiin, miksi joidenkin kaupunkien pitäisi saada tällaisia etuja, kun niitä ei esim. Hämeenlinnalle ollut myönnetty, porvoolaisten aloitteellisuus nähtiin hyveenä etenkin niiden joukossa, jotka eivät olisi suoneet valtion panevan verorahoja ratoihin. Tampere oli myös toivonut rataa suuntaansa, muttei ollut riittävän oma-aloitteinen. Vironlahtelainen maanviljelijä Erkki Klami, joka kuului säädyn maailmaa nähneeseen osaan, piti Tamperetta etuoikeuksiensa johdosta velvoitettuna itse tekemään tiensä. Valtion olisi itse asiassa otettava jyrkkä kanta kaikenlaiseen radanrakentamiseen, sillä muutoin yksityiset yhtiöt jäisivät vain odottelemaan valtion väliin tuloa, eivätkä tekisi mitään.³¹²

Sääty myönsi varat Porvoon radan rakennustöihin äänin 22–15, tosin valiokunta asettui myöhemmin suosittelemaan avustuksen hylkäämistä.³¹³ Porvoon rata jäi siis yli vuosikymmeneksi jäihin, kunnes se 1870-luvulla rakennettiin, edellä mainituin huonoin tuloksin. Innostus yksityisratoihin syttyi uudelleen vasta 1860-luvun loppupuolella, kun vuoden 1868 hyvä sato lopetti vallinneet nälkävuodet ja loi pohjan talouskasvulle.³¹⁴ Vuonna 1867 ei yksityisistä rakentamista säädyn sisällä käsitelty, sillä pöydällä oli ainoastaan hallituksen esitys valtion varoilla rakennettavasta Pietarin radasta.

Yleisen valitusvaliokunnan mietinnössä numero 5 vuodelta 1872 yksityiskysymystä pohdittiin juurta jaksain. Koska rautatien katsottiin olevan sekä ”hengellisen että aatteellisen viljelyksen edistäjä”, sen asettamista ulkomaisen lainan tai sijoituksen varaan pidettiin vaarallisena. ”Maan hengellisen ja aineellisen edistyksen tärkeää välikappaletta” ei saanut jättää ”pörssikeinottelun ja osakekaupan leikille” alttiiksi.³¹⁵ Hangon ja Porvoon ratojen surkea alkutaival oli lyönyt jälkensä päättäjiin. Jo vuodesta 1863 viljelty pelot yksityisen rautatierakentamisen kannattamattomuudesta Suomen kaltaisessa maassa olivat osoittautuneet kutakuinkin oikeiksi. Valiokunta päivitteli yksityisrakentami-

³¹¹ TAYK, Talonps. P I 19.10.1863, 106.

³¹² TAYK, Talonps. P II 7.4.1864, 670.

³¹³ TAYK, Talonps. P II 8.4.1864, 675–677. Etenkin Kymin edustaja Erkki Klami, virolahtelainen merikapteeni ja maakauppias, oli sitä mieltä, että esitys näyttäisi hyvää mallia muille kaupungeille ryhtyä samankaltaisiin hankkeisiin. Pohjalaisedustajat Johan Keto ja Carl Hagman olivat pitkälti sitä mieltä, että Porvoota ei olisi pitänyt tukea, kun sääty oli jo estänyt Tampereen radan rakentamisen. Klami muistutti heitä vastaan, ettei halunnut kieltää tamperelaisilta rautatietä, mutta näiden olisi itse tartuttava toimeen.

³¹⁴ Siitä huolimatta vasta 1880-luvulla tuli mahdolliseksi kerryttää omalla työllään varallisuutta. Kalle Kallion haastattelu, 17.3.2014.

³¹⁵ TAYK, Valtiopäiväasiakirjat 1872, Yleisen valitusvaliokunnan mietintö 1872 n:o 5, 11.5.1872 Helsingissä.

sen ongelmia nimenomaan siksi, että ratojen pysäkkeinä olivat olleet merkittävät kaupungit, eivätkä linjat olleet tästäkään huolimatta valmistuneet.³¹⁶

Omistussuhteet Valtionrautateilla ymmärrettiin myös tuiki tärkeäksi kysymykseksi valtion turvallisuudelle. Tästä osoituksena on, että säädyn olivat yksimielisesti päättäneet 1872 olla myymättä valtion omistamia ratoja yksityisille. Talonpoikain säädysäkään asiasta ei äänestetty, vaan se hyväksyttiin yksimielisesti.³¹⁷ Matti Rinne on nähnyt Talonpoikain säädyn jopa sinetöineen valtio-omistuksen kohtalon.³¹⁸ Hallitus ei tosin kuulostanut sekään innostuneelta myymään ratoja, joten kysymyksen asettaminen säädylle oli siltä osin vain muodollisuus.³¹⁹ Täten säätäjien päätös oli varmasti huojentava. Venäläisen esivallan osalta kysymys rautateiden yksityisomistuksesta ei vielä 1870-luvun alussa ollut ajankohtainen, sillä suurin osa imperiumin rautateistä oli yksityisomistuksessa ja valtio aloitti niiden valtiolunastukset vasta seuraavalla vuosikymmenellä. Säätäjien päätös koski toistaiseksi vain emäratoja, joiden katsottiin olevan liikenteen kannalta avainasemassa ja jotka olivat toisaalta ainoat radat, mitä vuonna 1872 oli rakennettu. Myös rautateiden tuoton uskottiin kasvavan jatkuvasti, mikä lisäsi halua pitää kiinni valtio-omistuksesta.³²⁰ Olivat edustajat emärataverkosta mitä mieltä tahansa, selvästikään ajatus kalliin, valtion kassasta kustannetun infrastruktuurin myöntämisestä markkinoiden ohjaaman yksityisomistajan käsiin ei houkutellut. Seppo Zetterberg on nähnyt tämän hetken periaatepäätöksenä tulevaisuutta silmällä pitäen.³²¹ Sitä se oli ainakin talonpoikain säädys.

Vuosi 1872 oli siten yksityisradoille eräänlainen käännekohta. Valtio oli edellisenä kesänä antanut toimeksiannot yksityisille yrityksille jatkaa rataa Hämeenlinnasta Tampereelle, sekä rakentaa yhteys myös Tampereen (Viialan pysähdyspaikasta) ja Turun välille. Molemmat hankkeet olivat valtiopäivien alkuun mennessä ajautuneet kaaokseen, eivätkä urakoitsijat olleet saaneet aloitettua työtä määrättyssä ajassa (neljä kuukautta senaatin myöntämän rakennusluvan jälkeen). Jäihin menneiden töiden takia pohdittiin mahdollisuutta valtion interventioista senaatin esityksen pohjalta. Valiokunnan jäsenet pitivät yksityisten mahdollisuuksia saattaa rautatierakennukset valmiiksi epätodennäköisenä, sillä nykyiset toiminnanharjoittajat olivat epäonnistuneet siitäkin huolimatta, että ehdotetut kaupungit (Tampere ja Turku) olivat maan rikkaimpia. Täten valiokunta suositteli, että valtio joko rakentaisi itse kyseiset radat tai tarjoaisi toimitsijoille porkkanaa korko- ja kuoletustakausten muodos-

³¹⁶ *ibid.*

³¹⁷ TAYK, Talonps. P I 2.5.1872, 424.

³¹⁸ Rinne 2001, 29.

³¹⁹ Suomen valtionrautatiet 1860–1912, 73.

³²⁰ TAYK, Valtiopäiväasiakirjat 1872, Armollinen esitys n:o 23, 8.5.1872 Pietarissa.

³²¹ Zetterberg 2011, 38.

sa.³²² Näistä epäonnistumisista pelästyneenä sääty hyväksyi myöhemmin kyseisillä valtiopäivillä myös pelisäännöt yksityisille radanrakentajille, valitusvaliokunnan esityksen mukaisesti. Sen mukaan yksityisille ei saanut antaa myönnytyksiä ilman hallituksen lupaa, ulkomaiset yhtiöt velvoitettiin osoittamaan hallitukselle sen hyväksymä asiamies, rakennustöiden päättymisestä oli oltava selkeät määräajat ja yhtiöiden oli talletettava radan pituudesta riippuva takaussumma valtiolle. Mikäli näitä ehtoja rikottiin, yhtiö voitiin tuomita menettämään myönnytykset ja takaussummansa ja jo valmistunut rataosuus myytäisiin tälle yhtiölle.³²³

Useat edustajat, mm. Agathon Meurman, eivät olleet valmiita tukemaan valtion toimesta yksityisiä toiminnanharjoittajia. Tämä olisi tarkoittanut valtion korko- ja kuoletustakausta. Jälleen kerran vedottiin maan köyhyyteen. Lisäksi esiintyi halua kohdistaa paloviinaveron tuotto mieluummin kunnille hollikyytien rahoittamiseen, kuin uusista kulkuyhteyksistä aiheutuvien valtionlainojen maksamiseen.³²⁴ Edusmies Heikkilä ilmaisi vuoden 1872 valtiopäivillä talonpoikaissäädyn suurimman edun olevan se, etteivät sen jäsenet ole antautuneet hurjapäisiin toimiin.³²⁵ Yksityisille radan rakentajille haluttiin myös antaa tuntuvia helpotuksia ja siten kannustaa yhtiöitä tarttumaan maan rautatieverkon rakentamiseen hanakammin. Talonpojat olivat muun muassa valmiita poistamaan valtion oikeuden lunastaa rata ja sen kalusto, velvollisuuden kuljettaa postia maksutta ja sellaisten lennätintolppien asentamisen, joihin olisi tullut valtion omistamia sähkölankoja.

Myös valtiorahoitus sai laajaa kannatusta. Puhujien enemmistö asettui sen kannan taakse, että ainakin pohjoiseen suuntautuva emärata olisi rakennettava valtion tuella. Turkua kohti Viialan pysäkiltä suuntaavaa haararataa ehdoteltiin yksityisten rakennettavaksi, mikäli maakunta niin haluaisi. Sääty äänesti ja päätti ”enemmistöllä” tukea Hämeenlinna–Tampere, muttei Turku–Viiala-yhteyttä. Tampereen eduksi laskettiin muun muassa se, että se oli maan suurin tehdaskaupunki.³²⁶ Muiden säätyjen päätös johti kuitenkin siihen, että myös Turun rata rakennettiin valtion rahoituksella.³²⁷ Viinaveron suuri osuus kulkuyhteyksien kehityksessä mietitytti Meurmania, joka ei halunnut antaa ”juopoudelle lisää yllytystä”. Hän ja 24 muuta edustajaa kannattivat ratahankkeiden rahoituksen pohjaksi viinaverosta otettavaa 1,8 miljoonan markan summaa, sekä Pietari-radan synnyttämiä voittoja.³²⁸

³²² TAYK, Valtiopäiväasiakirjat 1872, Yleisen valitusvaliokunnan mietintö n:o 5, 11.5.1872 Helsingissä.

³²³ TAYK, Valtiopäiväasiakirjat 1872, Valitusvaliokunnan mietintö n:o 7, 18.3.1872 Helsingissä.

³²⁴ TAYK, Talonps. P I 11.4.1872, 340–41.

³²⁵ TAYK, Talonps. P II 3.6.1872, 674. Samassa puheenvuorossa Heikkilä epäili vahvasti, että esimerkiksi Vaasan rata, jos semmoinen rakennettaisiin, ei koskaan tulisi kannattamaan.

³²⁶ TAYK, Talonps. P I 11.4.1872, 347–349.

³²⁷ Zetterberg 2011, 41.

³²⁸ TAYK, Talonps. P I 11.4.1872, 349–352.

Talonpoikien ”venkoilu” tässä asiassa muistuttaa ensimmäisten valtiopäivien kamppailua, jossa sääty myös asettui tukemaan kahdesta esillä olleesta rautatielinjasta ainoastaan toista. Suunta oli kuitenkin nyt muuttunut: siinä missä 1863–64 pohjoiseen suuntautuva rata jäi toiselle sijalle, vuonna 1872 tämä runkolinjaksi mielletty yhteys oli saavuttanut etusijan. Koska Pietarin rata ja sitä kautta yhteys valtakunnan pääkaupunkiin oli saavutettu, talonpoikaiston enemmistö näki nyt ensisijaisena päämääränä kehittää maan etelä–pohjoissuunnassa kulkevaa emärataverkkoa, johon halukkaat kaupungit voisivat vetää haararatoja. On huomattavaa, että Pietarin radan rakentaminen toi itäsuomalaiset talonpojat voimakkaasti mukaan väittelyihin, sillä käytännössä suurin osa Itä-Suomen kaupungeista oli maan halkileikkaavan rautatien myötä ainakin henkisesti oikeutettu haararataan.

Uusia tämän kaltaisia anomuksia saatiin kymmenen vuotta myöhemmin 1882, kun Pori, Kotka, Lappeenranta sekä Oulu pyysivät erityistä apua haararatojen rakentamiseksi. Oululaiset olisivat itse asiassa halunneet saada radan itse kaupungista Oulunjärvelle yhdistääkseen sen siten Keski- ja Itä-Suomen vesikulkuverkostoon. Oulu oli vasta päätetty yhdistää Etelä-Suomeen valtionrahoitteisella Pohjanmaan radalla, joten edustajat eivät olleet innoissaan antamaan yhdelle kaupungille näin suurta lahjaa, etenkin kun Kuopion kautta kulkenut ns. keskirata oli hävinnyt äänestyksen Pohjanmaan radalle. Eräät itäsuomalaisedustajat pelkäsivät Kajaanin kauppiaiden joutuvan haararadan myötä oululaiskauppiaiden ”orjuuttamiksi”. Anomus oli sikälikin väljä, ettei se sisältänyt selkeää menoarviota, vaan säätyjä pyydettiin suostumaan kolmeen neljäsosaan syntyvistä kuluista. Ehdotus kaatui talonpoikaissäädystä selkeästi.³²⁹ Myöskään Lappeenrannan sivurata ei saanut kannatusta kuin kahdelta puhujalta ja hankkeeseen suhtauduttiin kielteisesti. Kouvolan ja Kotkan välinen rata sen sijaan hyväksyttiin siltä istumalta. Sen etuna nähtiin lyhyt pituus, suhteellisen halpa hinta (valtion osuus 600 000 mk) ja sen merkitys korostuisi entisestään, kun tulevaisuudessa saataisiin rata Kouvolasta Mikkeliin.³³⁰ Porin haararata sen sijaan oli kovempi pala. Kaupunki oli pyytänyt 1,5 miljoonan markan avustusta saadakseen radan rakennettua. Hanke kaatui täpärästi äänestyksessä äänin 26–24, vaikka jopa Agathon Meurman asettui sen kannattajaksi. Valiokunta pyysi myöhemmin talonpoikia pyörtämään päätöksensä vedoten siihen, että sekä aateli että papisto olivat jo Porille varat myöntäneet. Osa edustajista vaati pysymistä vanhassa päätöksessä, jo säädyn kunniankin vuoksi, mutta

³²⁹ TAYK, Talonps. P II 20.5.1882, 1020–1022. Edusmies Kyander oli erityisen pisteliäs kysymään, miten Oulusta olikin yhtäkkiä tullut niin suuri kultakylä, että sitä kahdella radalla pitäisi palkita.

³³⁰ TAYK, Talonps. P II 20.5.1882, 1026.

tällä kertaa voimasuhteet heilahtivat puolustajien kannalle. Porin radalle myönnettiin 1,5 miljoonan markan avustus äänin 33 puolesta, 15 vastaan.³³¹

Talonpoikien asettumisessa kannattamaan haararatojen rakentamista yksityisten voimien, mutta valtion puolesta tukien voidaan nähdä kaikuja jo vuodesta 1863, jolloin useat edustajat näkivät paremmaksi antaa kaupunkien itse rakentaa ratansa. Erimielisyyksiä toki edelleen ilmeni, mutta näyttäisi siltä, että puolen miljoonan ja miljoonan välille jäävät panostukset ratarakentamiseen eivät enää huolettaneet edes kriittisimpiä talonpoikia.

Tulevaisuus osoitti kuitenkin todeksi sen, mitä useimmat valtionrahoituksen kannattajat jo ensimmäisillä valtiopäivillä olivat pelänneet: Suomi ei kiinnostaisi yksityisiä radanrakentajia korkeiden riskien takia. Porvoo ja Hanko jäivät siten ennakkotapauksiksi yksityisten yrittäjien toimeliaisuudesta, sillä vaikka Turun radan rakennustyöt oli jo ehditty antaa yksityiselle toimijalle, ei tämä kyennyt aloittamaan töitä määrätyssä ajassa.

5. OMA MAAKUNTA MANSIKKA – KOTIPAikka RAUTATIEPOLITIIKAN PONTIMENA

Edustajien kotiseutu on kolmas ja viimeinen tämän tutkielman teemoista, joiden voi katsoa määritelleen heidän suhtautumistaan rautatiekysymyksiin. Se on osaltaan ristiriitaisin ja kuitenkin helpoiten tulkittavissa. Talonpoikain sääty – kuten on jo aiemmin todettu – edusti maantieteellisesti suurinta osaa Suomesta. Asia tiedostettiin myös säädyn ulkopuolella. Porvaristo koetti asiaa hyväksi käyttäen mielistellä talonpojat hyväksymään oman ehdotuksensa Pohjanmaan rantaradasta 1882. Porvarit katsoivat talonpoikaissäädylle lähettämässään kirjeessä talonpoikien voivan parhaiten pohdita eri maakuntien tarpeita ja pitivät paikkakuntakohtaisia painotuksia ongelmallisina.³³² Suomalaisuus oli aatteena vielä nuori ja useat maakunnat tunsivat luonnollisesti useille kansoille tyypillistä kotiseuturakkautta. Siitä huolimatta eivät puheet isänmaasta viitaten Suomeen suuriruhtinaskuntana olleet harvalukuisia. Tässä kappaleessa tarkastellaan talonpoikien suhdetta rautatiehen paikkakuntarakkauden, mutta myös suomalaisen identiteetin rakentumisen kannalta. Tällainen kehitys vähintäänkin syntyi tämän käsittelyjakson aikana. Jo Valtionrautateiden poliittisessa historiikissa mainitaan Vaasan radan jälkeisen ajan olleen ”maankulmain välistä kilpailua” uusista rautatierakennuksista.³³³

³³¹ TAYK, Talonps. P II 20.–30.5.1882, 1022–1025, 1242–1243. Näistä rautateistä Lappeenranta–Raippo valmistui ensimmäisenä 1885. Vuonna 1962 valmistunut oikorata teki siitä harvaan liikennöidyn ja rata lakkautettiin 1997. Nykyisin se on päällisin puolin purettu. Kouvola–Kotka valmistui 1890, Tampere–Pori 1895.

³³² TAYK, Talonps. P II 13.5.1882, 918–920.

³³³ Suomen valtionrautatiet 1862–1912, 96.

5.1 Paikkakuntien suuret erot

Wolfgang Schivelbusch kuvasi rautatien aiheuttavan toisistaan erillään olevien paikkojen törmäyksiä. Aika ja paikka menettivät merkityksensä. 1880-luvulle tultaessa Helsingistä kykeni matkustamaan yhdessä päivässä Tampereelle tai Viipuriin, jopa Pietariin asti. Suomalaiset ovat kielellisesti ja kulttuurisesti heterogeenisiä ja erot lännen ja idän välillä ovat nähtävissä mentaliteetissa, murteissa ja perinteissä. Vanhat identiteetit menettivät merkitystään, kun ihmiset tulivat fyysisesti lähemmäksi toisiaan. Liikenteellä on ollut ihmisten erottelemisessa suuri merkitys, sillä liikennealue sitoo liikennettä ja täten se ylläpitää niitä rakenteita, jotka yhdistävät alueen ääripäitä. Marko Nenonen onkin kuvannut, että 1600-luvulla oli olemassa liikenneyhteyksien puolesta kaksi Suomea: Turun Suomi ja Viipurin Suomi. Saimaan vesiliikenne oli jo pitkään koonnut liikenteen suunnat Suomenlahden ja Viipurin suuntaan, kun taas lännempänä kulkivat joet sisämaasta kohti Turkua ja Pohjanlahtea. Toisaalta Suomi voitiin erotella paitsi Länsi- ja Itä-Suomeen, myös muita kulttuurirajoja oli. Esimerkiksi nykyinen Etelä- ja Keski-Pohjanmaa erottuivat voimakkaasti Lounais-Suomesta, vaikka molemmat voidaan lukea länsisuomalaiseksi kulttuuriksi.³³⁴ Rautatie yhdisti merkittävästi näitä liikenne- ja kulttuurialueita. Mikä tärkeintä, rautatie toi maaseudun rautatiepitäjiä lähemmäs kaupunkia ja siten keskushallintoa. Suomi alkoi näyttäytyä enemmän yhtenä kokonaisuutena. Se ei tarkoittanut vanhojen identiteettien häviämistä, vaan niiden nivoutumista yhdeksi verkoksi. Siten voisi ajatella, että rautatiet olivat suomalaisen kansallisidentiteetin rakennustelineet, joiden avulla sivistyneistön kulttuuriohjelma (pohjapiirustus) rakensi materiaaleista (eri maakuntien asukkaat) yhtenäisen talon (Suomi).

Suurin osa säädyn edustajista – etenkin niin sanotut puhtaat talonpojat – asuivat maaseudulla. Schivelbuschin teorian voi nähdä tässä tapauksessa kahdelta kantilta. Rautatie toi kaupungit lähemmäs toisiaan, sillä se yhdisti niitä suoranaisesti. Toisaalta rautatie myös kytki välillisesti itseensä ne maaseutualueet, joiden läpi se kulki ja joille perustettiin pysäkkejä. Rautatie siis oli henkisesti jostain, mikä kuului kaupungeille, ei vielä maaseudulle. Se näkyy erityisen hyvin etenkin ensimmäisillä valtiopäivillä, jolloin säädyn edustajat katsoivat rautatierakentamisen olevan – kuten luvussa 4 on mainittu – kaupunkien välinen asia. Mutta jo 1870-luvulla etenkin Etelä-Pohjanmaalla tehtiin suuria lupauksia rautateille annettavista maa-alueista, mikä on selkeä osoitus maaseudun kiinnostuksesta.³³⁵

Vaikka talonpoikien ja muiden maaseutupitäjään varakkaampien ihmisten mielissä siinsi erityisesti kaupankäynnin parantuneet mahdollisuudet, rautatie myös toi kaupungin maaseudulle tuotettujen

³³⁴ Nenonen 1999, 356–359, 362.

³³⁵ Alanen 1971, 389–390.

hyödykkeiden muodossa. Vuosisadan lopussa talonpoikaiston ikiaikainen elämäntyyli alkoi jäädä kaupungeista tulleiden vaikutteiden jalkoihin. Käsityötaito heikkeni, taikauskon merkitys kaventui ja monet perinteiset runot, sadut ja tanssit vaipuivat unholaan.³³⁶ Kellot ja tunteihin ja minuutteihin sidottu ajantaju saapuivat myös rautatieaikataulujen myötä. Tätä ennen etenkin maaseudulla oli käytetty epämääräisempiä termejä, kuten aamuhämärä, keskipäivä ja sydänyö. Kaupungitkaan eivät olleet samassa ajassa, vaan kello oli Helsingissä enemmän kuin Vaasassa. Rautateiden yleistyminen vaati aikataulussa kulkevia junia, minkä johdosta Suomessa vuonna 1888 määriteltiin ensimmäistä kertaa yksi yhteinen aika, jonka juna-asemat tarkastivat päivittäin Helsingin yliopiston observatorion ilmoituksesta. Rautateiden kulkeminen tietyn aikataulun mukaisesti vaati myös laivaliikennettä siirtymään sellaiseen.³³⁷ Näin ollen niin maaseutu ja kaupungit yhtenäistyivät ja alueet menettivät monia erityispiirteitään. Erityisten kulttuurierojen rikkoutuminen on tietenkin monitahoinen asia, eikä sitä voida selittää yksinomaan rautateillä, mutta kuten George Revill on esittänyt, rautatiet laajensivat myös tietoliikenteen ulottuvuuksia ja nostivat esimerkiksi sanomalehdistön vaikutuspiiriä.

Ajan kuluessa paikka saattoi myös itsessään muuttaa muotoaan. Tämä on normaalia kehitystä infrastruktuuria rakennettaessa: jokin yleisempi tavoite muokkaa ja valvoo ulottuvuudeltaan vähäisempää järjestelmää.³³⁸ Esimerkiksi Kouvola kävi 1880-luvulla ankaran taistelun naapurikuntansa Kaipiaisen kanssa Savon radan ja Pietarin radan risteysasemasta ja kasvoi merkittäväksi teollisuuskeskittymäksi. Kaipiainen sen sijaan jäi pieneksi maalaispitäjäksi.³³⁹ Tämän kaltainen kehitys on perinteikkäästi nähty taantumisena. Seinäjoki sen sijaan joutui risteysasemaksi miltei vahingossa, mutta on tämän keskeisen asemansa tähden noussut harvaan asutusta pienestä kylästä maakuntakeskukseksi. Entiset suurpitäjät sen ympärillä, Ilmajoki ja Lapua, alkoivat hiljalleen menettää merkitystään. Niin ikään kokivat suuria muutoksia Riihimäki ja Pieksämäki, jotka nekin olivat tärkeitä risteysasemia. Suurin osa näiden paikkakuntain työpaikoista maatalouden ohella muodostui Valtion rautateiden ympärille.³⁴⁰ Rautatie muokkasi siten paikkaa ja myös yhteiskuntarakenteita monilla maaseutualueilla, joissa vanhat emäpitäjät saivat väistyä uusien nousukkaiden tieltä.

1860–1880-luvuilla ei kuitenkaan vielä ollut olemassa näyttöä rautatien kasvattavasta voimasta asukasluvussa ja teollistumisessa. Nämä olivat ainoastaan toiveikkaita, valistuneita arvauksia. Talonpo-

³³⁶ Jutikkala 1958, 319. Jutikkalan arviota lienee kuitenkin vallitseva kansallisromanttinen kaiho menetetyn, talonpoikaisen Suomen perään.

³³⁷ Zetterberg 2011, 90. Suomi oli kehityksessä varsin hyvin muun maailman kelkassa, sillä Iso-Britanniaan valtionaika lanseerattiin vuonna 1880, mutta Saksaan (joka jakautui kahteen aikavyöhykkeeseen) vasta 1893. USA:n rautatieyhtiöt alkoivat käyttää kolmen aikavyöhykkeen mallia vuonna 1888, joka virallistettiin lailla vasta 1918. Schivelbusch 1977, 20.

³³⁸ Nenonen 1999, 339.

³³⁹ Michelsen 1999, 151.

³⁴⁰ Kts. Alanen 1971.

jillakaan ei ollut ajatusta siitä, miten rautatie muuttaisi maaseutua *paikkana*. He näkivät sen lisäävän taloudellista kehitystä, kasvattavan vientiä ulkomaille ja tuovan sivistystä. Nämä olivat kuitenkin abstrakteja käsitteitä, eikä talonpojillakaan välttämättä ollut käsitystä siitä, miten tämä tapahtuisi. Seppo Zetterberg on oivasti tuonut esiin sitä muutosta, jonka myös itse radanrakentaminen toi paikkakunnille. Kaukaa saapuneet työmiehet olivat monesti ensimmäisiä suurin joukoin paikkakunnalle saapuneita ja asettuneita ulkopaikkakuntalaisia, jotka hajottivat vanhan yhteisön staattisen elämänmenon.³⁴¹ Monilla paikkakunnilla valitettiin esimerkiksi paikkakunnan kasvanutta alkoholin kulu- tusta, mutta rautatierakentamisen suosioon tällaiset mielipiteet eivät juuri näytä vaikuttaneen.

1800-luvun valtiopäivillä oli normaalia puhua Suomen suuriruhtinaskunnasta ”isänmaana”, ”kalliina synnyinmaana” tai yksinkertaisesti ”Suomena”.³⁴² Venäjä nähtiin monissa mielteissä vanhana vihollisena, joskaan keisaria tai nykyistä esivaltaa ei juuri arvosteltu.³⁴³ Talonpoikien olikin katsottu jo aikaisessa vaiheessa, 1820-luvulta lähtien, sopeutuneen Venäjän valtaan suvaitsevaisemmin kuin ruotsinkielisen aateliston.³⁴⁴ Fennomaanisuus yhdistettiin ”isänmaan rakkauteen” ja suomalaisuutta korostettiin säädystä alinomaan. Eino Jutikkala on myös nähnyt, että varsinkin vuoden 1877–78 asevelvollisuuskeskustelussa ”talonpoikaissäädyn enemmistö asetti isänmaan edun luokkaetujensa edelle”.³⁴⁵ Vuosien 1877–78 historiallisen pitkät valtiopäivät päättyivät – Edvin Avellanin ehdotuksesta – huudahdukseen ”Eläköön Suomi!”.³⁴⁶ Huolimatta paikkakuntien eroista talonpoikaishedustajat käsittivät itsensä valtiopäivien aikaan suomalaisiksi, mutta kuten tulen osoittamaan, valvoivat monia paikallisia intressejään rautatiekysymyksessä.

Talonpoikaiston erot Suomen mittakaavassa olivat erityisesti taloudellisia, mutta myös suhteutettuja maanomistuksen perinteisiin. Pohjanmaa sekä Luonai-Suomi edustivat vuosisadan alussa perintötilojen suurimpia keskittyä siinä, missä Keski-Suomessa, Karjalassa ja Kainuussa oli pääosin kruunutiloja. Maataloudellisesti maan vaurain osa eli Länsi-Suomi oli ollut perintötilojen hallitsema jo 1800-luvun alussa, kun taas – Eino Jutikkalan mukaan – perinnöksi ostaminen 1800-luvulla oli nimenomaan itäsuomalainen ilmiö.³⁴⁷ Lounai-Suomessa yli kaksi kolmannesta talollisista vuokrasi maata torppareille, kun taas Itä-Suomessa se oli harvinaisempaa. Lisäksi Länsi-Suomessa torppia

³⁴¹ Zetterberg 2011, 86.

³⁴² Kts. esim. Talonps. P II 24.5.1877, 800–802.

³⁴³ Venäjän Turkia vastaan käymää sotaa ei nähty mitenkään problemaattisena ja sääty noudatti kaikkia ajan tavan mukaisia alamaisuuden osoituksia esivallalle.

³⁴⁴ Jussila 2004, 37–38.

³⁴⁵ Jutikkala 1958, 408. Säädyn ”uhrautuminen” tuli ilmi siinä, että se – täpärällä yhden äänen enemmistöllä – lopulta hyväksyi säilyttävänsä vakanssimaksun, joka kohdistui yksinomaan talonpoikaissäätyn ja jota oli maksettu yksinomaan siitä syystä, että Suomi aiemmin oli ollut asevelvollisuudesta vapautettu.

³⁴⁶ TAYK, Talonps. P III 24.1.1878, 2173.

³⁴⁷ Jutikkala 1958, 296–301.

oli taloa kohden monesti 4-5 kun taas idässä niitä oli 2-3. Luonais-Suomessa suurin osa taloista suoritettiin veronmaksunsa viljan ylituotannolla kun taas Itä- ja Pohjois-Suomessa verot maksettiin muista sivutulonlähteistä saadulla käteisrahalla.³⁴⁸ Lisäksi Länsi- ja Lounais-Suomi olivat satamakaupunkien lähetyvillä, kun taas idässä talonpojat joutuivat tekemään kauppaa kaukana sijaitsevien kaupunkien kanssa. Tärkeä kulttuurinen raja oli myös pelto- ja kaskiviljelyn yleisyys: Savo-Karjalassa kaskeaminen oli edelleen tärkeä perinne, kun taas Etelä-Karjalassa peltoviljely vei voiton. Viljo Hytönen näki aikanaan, että suomalaisten jakautuminen usein länsi- ja itäsuomalaisiin talonpoikais-säädyn valtiopäiväkeskusteluissa liittyi erityisesti psykologisiin luonne-eroihin ja erilaisen perimän – germaanisesta ja slaavilaisesta – tuomiin eroihin. Hytönen tekee kuitenkin erään hyvin mielenkiintoisen havainnon: länsisuomalaiset edustajat keskittyivät jokapäiväisiin, käytännöllisiin ja aineellisen elämän aloihin, kuten rakentamiseen, kyydinpitoon ja maanviljelyksen edistämiseen. Itäsuomalaisia kiinnostivat enemmän henkiset ja aatteelliset asiat, kuten kansakoulu, ajatuksen- ja uskonnonvapaus ja naisen oikeudet.³⁴⁹ Tämän kaltaisen heimoperimään liittyvän tulkinnan tekeminen on modernina aikana kyseenalaista, mutta jonkinlaisena yleistykseenä Hytösen hypoteesi voi toimia. On huomattavaa, että fennomaanien kahtiajakautumisen yhteydessä 1880-luvulla vanhasuomalaisen puolueen kannatus oli suurinta Länsi-Suomessa, kun taas itäiset alueet kannattivat nuorsuomalaisia.

Maantieteellisesti voidaan katsoa Suomen rautatierakentamisen painopisteiden noudatelleen melko hyvin alueita, joilla oli suurin perintötilojen määrä, rikkaimmat tilat ja yleisesti kehittynein maatalous. Myös valtaosa rautateiden puolesta puhuneista talonpojista valtiopäivien historiassa oli kotoisin tältä alueelta. Vuosina 1863–64 rautateiden innokkaimmat puuhamiehet Pehr Edvard Östring ja Carl Hagman olivat kotoisin maanviljelyksensä puolesta rikkailta alueilta, Karjalohjalta Uudella maalla ja Ilmajoelta Etelä-Pohjanmaalla. Östringin suopeuteen jo tuolloin puhutusta Pohjanmaan radasta on melko todennäköisesti vaikuttanut, että hän oli syntyjään ruotsinkieliseltä Pohjanmaalta Närpiöstä.³⁵⁰ Sen sijaan kiivain vastustus koettiin idästä käsin, jossa maanviljelys oli alkeellisempaa. Talonpoikais-säädyn edustajat saattoivat aika ajoin edustaa jotain muuta kuin kotituomiokuntaansa – ehdokkuus ei vaatinut asumista tuomiokunnan alueella. Käytännössä edustajan tuli edustaa hänet valinneen tuomiokunnan isäntien toiveita, mutta näinkään ei aina ollut asian laita.

Paikkakunta-kohtainen politiikka ei rautatiekysymyksessä ollut vielä ensimmäisillä valtiopäivillä 1863–64 kovin vilkasta. Paljon silmiinpistävämpää se oli kanavakeskustelun³⁵¹ yhteydessä, sillä

³⁴⁸ Peltonen 1992, 224, 279–282.

³⁴⁹ Hytönen 1923, 350–363.

³⁵⁰ Hytönen 1926, 314.

³⁵¹ TAYK, Talonps. P I 20.10.1863, 120. Talonmies Pekka Kumpulainen esiintyi varsinkin myöhemmillä valtiopäivillä myös hänen kotipaikkakuntansa Iisalmen ulkopuolisten ratojen kannattajana.

vesistöt olivat likempänä edustajien kotikonttuja ja heillä oli niistä enemmän kokemusta. Kanava-keskustelua kävivät erityisesti pohjois- ja itäsuomalaiset edustajat. Maantieteellisesti Suomen itäiset ja pohjoiset osat olivat kaukana Helsingistä, mutta liikenneyhteyksien keho kunto tai paikoin niiden olemattomuus teki tuosta erosta entistä selkeämmän. Rautateiden nähtiin osaltaan parantavan ihmisten liikkuvuutta, sivistystä ja elinkeinonharjoittamisen mahdollisuuksia kaukaisimmillakin alueilla, mutta toisaalta pelättiin niiden luovan ikävää juopaa pohjoisen ja etelän välille, mikäli ne rakennettaisiin valtion yhteisillä varoilla.³⁵² Koska alustavasti pöydällä oli vasta lyhyt suunnitelma yhdistää Hollolan pitäjältä pieni, verrattain tuntematon Lahden kylä pääraataan, eivät itäsuomalaiset osanneet nähdä sen hyödyttävän esimerkiksi väkirikasta Viipurin aluetta millään lailla.³⁵³ Rautateiden rakennuksiin – mikäli sellaisiin edes ryhdyttäisiin – tulisi ryhtyä pikemminkin lyhyin askelin kuin valtavien harppauksin. Sääksmäen tuomiokunnan urjalalaisessa Antti Uotilan lausunnossa näkyy kuitenkin hyvin paikallinen leima: hän kannatti Tampereen ”vapriikkikaupunkiin” vedettävää rataa, sillä se kulkisi väkirikkaiden ja teollistuvien alueiden halki. Hän ei unohtanut mainita kotipaikkakunnallansa sijaitsevaa lasiruukkia, joka ei ”suinkaan vähässä määrässä” – muiden tehtaiden ohella – vaikuttaisi liikenteen kulkuun. Lahden suuntaa oli toki suositeltu sen sahojen puolesta, mutta Uotilan mukaan ehdittäisiin Tampereen alueellekin rakentaa vielä monta sahaa, ennen kuin rautatie sinne valmistuisi.³⁵⁴ Vironlahden Erkki Klami näki rautatieasian kuitenkin aivan toisin, koko maan yhteisenä hyvänä. Hän oli sitä mieltä, ettei yhtään aluetta suosittaisi toisten kustannuksella rautateitä rakennettaessa, sillä ne edistivät sivistystä ja maanviljelystä.³⁵⁵

Esitys vuosina 1863–64 päätettäväksi kanavayhteyksiksi oli suhteellisen hyväksyttävä, sillä se kattoi alueita laajalla skaalalla. Kappaleessa 4 jo todettiin kyseisillä valtiopäivillä olleen senaatin esityksen käsittäneen useita kanavahankkeita, joiden yhteissumma jäi kuitenkin selkeästi yhden rautatielinjan (Riihimäki-Lahti) alapuolelle. Rautatie näytti auttavan ainoastaan pientä Lahden kylää Hollolassa, kun taas kanavat olisivat parantaneet kulkuyhteyksiä Ahvenanmaalla, Valkeakoskella, Virroilla, Pälkäneellä, Perhossa ja Oulujoella. Ei ihme, että talonpoikain sympatiat kääntyivät pitkälti kanavien puoleen, joita pidettiin yleisesti halvempina, hyödyllisempinä ja maan suhteen kattavampina. Toisaalta jo 1867 osa länsisuomalaisista edustajista – muun muassa Johan Erik Keto – valitti sitä, että Pohjois- ja Itä-Suomeen aina vain rakennettiin kanavia. Kedon mielestä maan kaikki julkiset varat oli kaivettu Kuopion läänin.³⁵⁶

³⁵² TAYK, Talonps. P I 19.10.1863, 103–106.

³⁵³ TAYK, Talonps. P I 20.10.1863, 120.

³⁵⁴ TAYK, Talonps. P II 7.4.1864, 670–671.

³⁵⁵ TAYK, Talonps. P I 14.10.1863, 83.

³⁵⁶ TAYK, Talonps. P I 11.2.1867, 60–61. ”...alla landets allmänna medel tyckas ned gräfväs i Kuopio län”.

Tilanne muuttui 1867, jolloin sääty jakautui silmin nähden kahtia rautatiekysymyksessä. Johan Keto vertasi sitä tuolloin Ruotsissa saatuihin kokemuksiin. Myös ruotsalainen rautatiekeskustelu oli saanut huomattavan paikkakuntaisia sävyjä.³⁵⁷ Pietari Kumpulaisen teesi oli, etteivät rautatiet yksinkertaisesti voisi olla hyödylliset kaikille paikkakunnille yhtäaikaaisesti. Hän katsoi säädyn jäsenien syyllistyvän hyvin perinteiseen syntiin eli kateuteen.³⁵⁸ Kumpulaisen mielipide onkin huomattavan mielenkiintoinen, sillä hän oli rautatiemyönteinen, mutta iisalmelaisena vielä satojen kilometrien päässä rautatien toteutumisesta omalla paikkakunnallaan. Rautatiehän näytti olevan vielä maantieteellisesti kovin kaukana pohjoisten alueiden ulottumattomissa. Kajaanilainen Lauri Määttä epäilikin, että Pohjanmaan perillä asuville rautatiestä (etelässä) koituisi pelkästään taloudellista tappiota.³⁵⁹ Maanviljelijä ja apteekkari Johan Punderus, joka edusti Jääskentä tuomiokuntaa, sen sijaan katsoi aivan päin vastaisesti Pietarin radan olevan koko Suomen hyöty, joten aivan turhaan eteläisiä osia sen tähden kadehdittaisiin.³⁶⁰ Huomionarvoista on kuitenkin, että Jääski sijaitsi Pietarin radan ehdotetun linjan läheisyydessä, mikä hieman syö Punderuksen isänmaalliselta kannalta tehoa.

Rautatiekysymys ei ollut ainut – eikä varsinkaan eniten huomiota saanut – säädyn mielipiteitä jakanut asiakokonaisuus. 1860-luvulla esim. kirkkolaista käytiin varsin tiukka kamppailu, johon lukuisat edustajat jättivät katkeria vastalauseita. Myöhemmin kielipolitiikka aiheutti juopaa fennomaanien ja svekomaanien välille. Rautatiepoliittinen jakautuminen oli kuitenkin ominaislaatusempaa, eikä se noudattanut olemassa olleita aatteellisia rajoja. Se oli enemmänkin paikallispoliittinen kysymys. Näin on nähnyt myös Karl-Erik Michelsen rautatieinsinöörien osakseen saaman painostuksen kohdilta.³⁶¹

Paikallisuus nostettiin tärkeäksi teemaksi myös 1870-luvulla. Yksi vuoden 1872 valtiopäivien ensimmäisistä päätöksistä oli hylätä Pielisjoen kanavoimiseen tähdännyt hanke. Päätös oli vielä harvinaisen yksimielinen, 46 vastaan 8, mikä kertoo paitsi hankkeen suuresta vaativuudesta, myös liiallisesta paikallisuudesta.³⁶² Itä-Suomi ei näytellyt muutenkaan merkittävää osaa 1860- ja 1870-lukujen keskusteluissa, vaikka karjalaiset tekivät ehdotuksia saadakseen oman rautatiensä. Kovin kaan luottavaisia karjalaisten rautatiemahdollisuuksiin ei oltu. 1877 syytettiin valtiopäiviä koko Karjalan unohtamisesta. Puhujana oli kontiolahtelainen kansanrunoilija Antti Puhakka, joka viisi

³⁵⁷ TAYK, Talonps. P II 25.5.1867, 770. Keto tosin myös varoitteli, ettei Suomessa rakennettaisi ratoja ajamalla valtioluottokelvottomaksi, kuten Ruotsissa oli käynyt.

³⁵⁸ TAYK, Talonps. P II 24.–25.5.1867, 766–776.

³⁵⁹ TAYK, Talonps. P II 24.5.1867, 760.

³⁶⁰ TAYK, Talonps. P II 25.5.1867, 768–770. Jääskentä tuomiokunta sijaitsee Viipurin pohjoispuolella Vanhassa Suomessa.

³⁶¹ Michelsen 1999, 151.

³⁶² TAYK, Talonps. P I 23.2.1872, 75–78. Pielisjoen kanava valmistui 1883 ja oli teknisesti Saimaan kanavan jälkeen Suomen toiseksi vaativin. Rasila 1982, 121.

vuotta aikaisemmin oli kuvannut Karjalan perillä liikkumista ”kaitoja metsä- ja vuoripolkuja sekä rimpilä- eli malkaportaita myöden” ryömimiseksi.³⁶³ Ruohonjuuritason näkökulmaa lisäsivät Saarijärven talonpojat tekemällä 1877 suoran ehdotuksen säätyyn rautatien johtamisesta Saarijärven lävitse. Saarijärveläiset vieläpä epäilivät, että Kangasniemen ja Kuopion välistä rataa tuskin kannattaisi rakentaa, sillä se jättäisi Saarijärven ilman. Saarijärvellä mainittiin olevan suuret kosket ja metsät ja Keitele, alueen pahin kilpailija, voitaisiin yhtä hyvin yhdistää kanavan avulla.³⁶⁴ Tällainen puhe aiheutti myös suurta turhautumista, kuten Tornion edustajan pitkästä lausunnosta on havaittavissa:

”Sama riitaisuus tulee myös vastakin vallitsemaan ja vallitsee niin kauan, kuin jokainen tahtoo rautatietä kotiansa. Niinkauvan kuin ne, jotka rautateitä tarvitsevat, eivät voi sopia mistään suunnasta, on rautateitten rakentaminen mahdotointa. Niinkauvan kuin Oululaiset luulevat kääntävänsä Pohjoiskarjalan kaupan Ouluun, sillä että saavat rautatien Oulun järveltä Ouluun ja sieltä etelään ja Pohjoiskarjalaiset pelkäävät tulevansa villityiksi Mikkelin ruotsalaisesta viinasta ja muista semmoisista, jos rautatie tulisi Mikkelin kautta kulkemaan, niinkauvan kun eivät edes Mikkelin läänin edusmiehetkään voi sopia sen rautatien suunnasta, joka tulisi Savon läpi kulkemaan, vaan tahtoisivat sekä pidentää tietä Pietariin jollakulla 8 eli 10 peninkulmalla että viedä sen suurien virtojen ja vuorien poikki, sentähden, että saisivat sen menemään moniaita peninkulmia likempää jotakin Päijänteen saarta, niin kauvan on mahdoton saada mitään toimeen, sillä turhaa lienee odottaa, että eteläsuomalaiset kovin olisivat kiireissään ratkaisemaan näitä riitaisuuksia.”³⁶⁵

Kuitenkin muutaman puheenvuoron jälkeen todettiin jälleen, että olisi parempi odottaa vielä toiset viisi vuotta tutkimuksia tehden, ennen kuin mihinkään ryhdyttäisiin.³⁶⁶ Monet edustajat halusivat lykätä päätöksiä, jotta hätiköityjä päätöksiä ei tehtäisi. Tornion edustajan puheenvuorosta on kuitenkin havaittavissa se tärkeä piirre, että mitä lähemmäs jotain yhtä paikkaa Suomenmaassa tultiin, sitä yksityiskohtaisemmaksi kävi kiistely ratalinjoista. Muiden läänien talonpojilla ei luonnollisesti ollut suurta intoa tai edes tietoa puuttua linjauksiin seuduilla, joissa he eivät olleet koskaan vierailleet.

1880-luvun ensimmäiset valtiopäivät saivat päättääkseen Ouluun suuntautuvan ratalinjan rakentamisesta. Tuolloin ei noussut enää monia soraääniä siitä, pitäisikö rautateitä rakentaa, vaan minne ja minkä kautta ne tulisi rakentaa. Tuolloin nousi myös suosituksi korostaa omaa nurkkakunnatto-
muuttaan näissä päätöksissä. Pielaveden edustaja päivitteli säädyn jakautuneiden mielipiteiden ker-
tovan voimakkaasti siitä, että monet edustajat halusivat katsella junia omalta kotikynnykseltään. Hän ilmoitti kuitenkin, ettei itse kuuluisi heihin, vaikka äänesti Kuopion ja Iisalmen läpi ehdotetun keskiradan puolesta, toisin sanoen paikkakuntaakohtaisesti.³⁶⁷ Kaikkinensa tällaista käyttäytymistä ei

³⁶³ TAYK, Talonps. P II 24.5.1877, 794. TAYK, Talonps. P I 23.3.1872, 77.

³⁶⁴ TAYK, Talonps. 16.2.1877, 146–147.

³⁶⁵ TAYK, Talonps. P I 24.5.1877, 806–807.

³⁶⁶ TAYK, Talonps. P I 24.5.1877, 810.

³⁶⁷ TAYK, Talonps. P II 4.5.1882, 831–832.

kuitenkaan tuomittu tai halveksittu, sillä – kuten eräs puhuja toi ilmi – edustajat halusivat lähtökoh-
taisesti välttää valitsijamiestensä vihaa. Näin ei kuitenkaan aina tapahtunut ja eräs edustaja vastasi
harvinaisen rohkeasti ja rehellisesti äänestävänsä oman tuomiokuntansa mielipiteen vastaisesti, kos-
ka koki sen paremmaksi vaihtoehdoksi.³⁶⁸

Säädyn kenties vilpittömin rautateiden esipuhuja oli juuri iisalmelainen Pietari Kumpulainen. Hän
oli säätynsä johtohahmoja vielä 1860-luvulla, jolloin sen edustajat koostuivat pitkälti puhtaista ta-
lonpojista. Rautatieasiassa hänellä oli kiistattoman positiivinen kanta, vaikka 1860-luvulla ei vielä
ollut toivoakaan rautatiestä Iisalmella, eikä edes seuraavalla vuosikymmenellä ratoja rakennettu
vielä kuin sykäyksiin. Kumpulainen uskoi rautatien taloudelliseen voimaan puhuen mm. 1863 siitä,
että paremmat kulkuyhteydet yhdessä kansakoulujen kanssa opettaisivat Suomesta pois raakuuden
(sivistymättömyyden) ja parantaisivat maanviljelystä. 1867 hän tuomitsi säädyn rautatie-epäilijät
kovin sanoin: mikäli rautatietä nyt vastustettaisiin, olisi ”talonpoika tyhmä kuin Jumala viisas”.
Kumpulaisen mukaan rautateitä vastustettiin sillä valheella, että se olisi aiheuttanut muissa maissa
pelkkää kurjuutta.³⁶⁹

5.2 Case Pohjanmaa – Maakunnan taistelu radasta

Pohjanmaalla³⁷⁰, jonka vesistöt olivat järvien sijaan lähinnä mereen laskevia suuria jokia, kampan-
joitiin hyvin voimakkaasti rautateiden puolesta. Voisikin sanoa, että vuosien 1863 ja 1882 välillä oli
yksi alue, jonka edestä kampanjoitiin enemmän kuin muiden. Tuo alue oli Pohjanmaa. Se, kuinka
suuri osa Pohjanmaasta tähän kamppailuun osallistui, vaihteli valtiopäivittäin, mutta mitä enemmän
Suomessa rakennettiin uusia yhteyksiä, sitä pohjoisemmat pohjalaisedustajat kääntyivät radan kan-
nattajiksi. Edustajat uskoivat Hämeenlinnasta Tampereelle vedettävän yhteyden jatkuvan varmuu-
della kohti Pohjanmaata, joko suoraan tai sitten Porin alue siihen yhdistäen. Erityisen aktiivisia oli-
vat Ilmajoen tuomiokunnan edustajat Carl Hagman, Iisakki Hannuksela ja Matti Lakari, jotka puo-
lustivat pohjoista rautatielinjaa kovin sanoin. Tämän alaluvun on tarkoitus antaa esimerkinomainen
esitys siitä, miten paikkakuntaakohtaisuus nousi merkittävään asemaan rautatiekeskusteluissa tämän
tutkielman tarkastelujaksolla.

5.2.1 Ylenkatsottu Pohjanmaa?

Ensimmäisen rautatieaiheisen puheenvuoron talonpoikaissäädyn historiassa piti 1863 kokkolalainen
Karl Johan Slotte. Vaikka arvostelikin rautatierakentamista köyhässä, harvaanasutussa ja luon-
nonesteiden halkomassa Suomessa, hän vaati kuitenkin painokkaasti rataa Pohjanmaalle:

³⁶⁸ TAYK, Talonps. P II 9.5.1882, 848.

³⁶⁹ TAYK, Talonps. P II 25.5.1867, 771–773.

³⁷⁰ Pohjanmaalla tarkoitetaan tässä yhteydessä aluetta, joka käsittää osapuilleen nykyiset Etelä-, Keski- ja läntisen Poh-
jois-Pohjanmaan sekä rannikolla sijaitsevan Vaasan alueen. 1800-luvulla alue jakautui Vaasan ja Oulun läänin alueeksi.

”...onko Suomella waraa jättää 6–7 parasta merikaupunkiansa kuihtumaan ja häviämään. [...] Ja millä mielellä pohjalaisen luullaan odottavan sitä, josta hän selvästi näkee perikadon itsellensä tulewan? Jos Suomella olisi waraa rakentaa muutamia rautateitä, niin samoin ajoin pitäisi myös joku rata rakennettaman Waasan läänin sisimmäisistä osista johonkuhun soweliaan satamaan Pohjanmaan rannalla.”³⁷¹

Slotten puheenvuorossa on huomionarvoista, ettei hän selvästikään näe rautatietä välttämättä minäkään muun yhteyden jatkeena, vaan muusta Suomesta erillisenä rautatiepätkänä. Se on itse asiassa sarjassaan hyvin harvinainen, sillä yleensä lyhyetkin rautatiealoitteet pyrittiin kytkemään johonkin jo olemassa olevaan tai suunnitteilla olevaan yhteyteen. Sen sijaan Slotten tässä toivoma – joskin vielä tulevaisuuteen sijoittuva – ratayhteys olisi ollut täysin itsenäinen. Siten se olisi tullut hyvin selkeästi pelkästään Pohjanmaan eduksi, sillä 1863 keskusteltiin vasta Tampereelle ja Lahteen ulottuvista ratahankkeista. Slotelle huomautettiin myöhemmin, että rautatierakentaminen olisi aloitettava etelästä ja johdettava Pohjanmaan *eteläisimpiin* satamakaupunkeihin – Kaskiseen tai Kristiinankaupunkiin – sillä nämä olivat aikaisemmin vuodesta sulana.³⁷² Viljo Hytönen näki Slotten kuitenkin rautateiden ankarana vastustajana, mikä ei liene aivan oikeutettu päätelmä.³⁷³

Vuonna 1863 eteläpohjalaisedustajat³⁷⁴ asettuivat hyvin yksimielisesti kannattamaan Tampereen rataa, sillä se olisi tarkoittanut Pohjanmaan radan suunnittelun etenemistä, mutta sääty äänesti – varsin täpärästi äänin 19 vastaan 18 – että se suosisi Lahden rataa.³⁷⁵ Itäsuomalaisia – eritoten kainuulaisia ja karjalaisia – ei koko esillä oleva rautatieasia tuntunut kiinnostavan kuin niiden taloudellisen aspektin valossa ja he näkivätkin kiskot yhteisillä varoilla rakennettuina pienen kansanosan hupina. Moni edustaja näyttää olleen kyseisellä päivämäärällä joko poissa tai jättäytynyt äänestyksestä kokonaan, mikä kertoo ainakin osaltaan päätöksen teon hankaluudesta.

Kun Lahden rataa alettiin 1867 suunnitella jatkettavaksi aina Pietariin asti, säädys oli nähtävissä varsin selkeä maakuntaottelu idän ja pohjoisen välillä. Syvällisemmin tämä tarkoitti käytännössä periferiaksi jääneet Pohjanmaan ja Venäjän valtakunnan pääkaupungin asettamista vaakakuppeihin.³⁷⁶ Pohjalaisedustajat olivat sillä kannalla, että säätyjen ei pitäisi hylätä edellisten valtiopäivien tekemää päätöstä jatkaa Hämeenlinnan rataa kohti Tamperetta. Keskustelua käytiin pitkään ja kii-

³⁷¹ TAYK, Talonps. P I 14.10.1863, 74–76.

³⁷² TAYK, Talonps. P I 19.10.1863, 94–96.

³⁷³ Hytönen 1923, 47.

³⁷⁴ Tähän voidaan lukea Mustasaaren (Korsholma), Kokkolan, Ilmajoen ja Alavuden edustajat.

³⁷⁵ TAYK, Talonps. P II 8.4.1864, 671–672. Tähän jättivät pohjalaisista vastalauseen ainakin Johan Keto ja Carl Hagman. Jälkimmäisesti tuntui mahdottomalta, että Hämeenlinnan ja Tampereen välinen osuus olisi jätetty yksityisille ja myöhemmin pohjoiseen rakennettu yhteys olisi valtion omistuksessa.

³⁷⁶ Tämä oli itse asiassa melko poikkeuksellista 1860–80-lukujen välisenä radanrakennuksen kultakautena, sillä rautatierakentamisen painopiste oli selkeästi Suomen läntisissä osissa.

vaasti ja onkin perin outoa, ettei esim. Talonpoikaissäädyn historia kiinnittänyt tähän mitään huomiota.³⁷⁷

Esitys Pietarin radasta äänestettiin kuitenkin kumoon äänin 19 puolesta, 31 vastaan. Radan pituus huoletti lukuisia edustajia, sillä se olisi merkinnyt suurta lainanottoa valtiolle. Radan puolustajat olivatkin lähinnä niitä, joiden edustamia tuomiokuntia ratalinja olisi koskenut suoranaisesti. Seitsemän heistä kirjasi vastalauseensa päätökselle.³⁷⁸ Päättäessään vastauksesta sääty tuli kuitenkin siihen lopputulokseen – pitkälti taloudellisiin seikkoihin vedoten – että Riihimäen ja Pietarin välille voitaisiin rakentaa rata, mutta silloin pitäisi luopua Hämeenlinnan ja Tampereen välisestä yhteydestä. Kun tämä kanta voitti, Ilmajoen edustaja Iisakki Hannuksela menetti malttinsa ja syytti säätyä ”Pohjanmaan ylenkatsomisesta”. Hänen mukaansa maakunnan eteen oli käytetty paljon vähemmän varoja kuin muiden. Pohjanmaata ei tulisi syrjiä siitä syystä, että se oli elinvoimainen alue jo itsessään. Myös Johan Keto ilmaisi suuren pettymyksensä siihen, että Tampereen rata näin joutuisi toissijaiseen osaan. Talonpoikaissäädyn historian kirjoittanut Viljo Hytönen näki Kedon rautateiden vastustajana, mutta perusti näkemyksensä ainoastaan siihen seikkaan, että tämä asettui vastustamaan Pietarin rataa.³⁷⁹ Samankaltaisin perustein Oiva Turpeinen näki myöhemmin, että Iisakki Hannuksela oli Pietarin radan vastustaja. Tämä on totta, mutta Hannukselan motiiveihin vaikutti se, että Tampereen rata kohti Pohjanmaata hylättiin.³⁸⁰

On totta, että Etelä-Pohjanmaa näyttäytyi monille edustajille 1867 alueena, joka ei tarvinnut rautatietä. Suomi oli jo niinkin aikaisin kuin 1830-luvulla jäänyt riippuvaiseksi tuontiviljasta, mutta Etelä-Pohjanmaalla oli kydöttämällä onnistuttu pitämään sadot väestönkasvua suurempina.³⁸¹ Hannukselaa näpäytettiin toteamalla, että jos Pohjanmaa kerran oli elinvoimainen alue, ”vahvempi lapsi ei voi vaatia samaa kohtelua kuin heikompi. Vahvempi lapsi tekee siis väärin kun vaatii samaa hoitoa, sillä sen tulee sallia sitä sille, joka enin tarvitsee sitä”.³⁸²

³⁷⁷ Samoilla valtiopäivillä käyty kädenväentö uudesta kirkkolaista lienee häivyttänyt rautatiekiistan taustalle.

³⁷⁸ TAYK, Talonps. P II 25.5.1867, 778. Myös Iisalmen edustaja Pekka Kumpulainen kannatti Pietarin rataa perustellen sen suurta hyötyä.

³⁷⁹ Hytönen 1926, 122.

³⁸⁰ Turpeinen 2004, 100.

³⁸¹ Jutikkala 2003, 460.

³⁸² TAYK, Talonps. P II 25.5.1867, 778. Erityisesti Etelä-Pohjanmaa, jota ilmajokinen Hannuksela edusti, oli 1700-luvulta lähtien ollut perinteisesti Suomen maatalouden voimakkaimpia alueita. Maanjako oli pakottanut talonpojat tehostamaan ojitusta luomalla modernin ruutuojitusjärjestelmän, joka oli muualla maassa harvinainen. Etelä-Pohjanmaa ja Vaasan seutu olivat edelläkävijöitä myös maamies- ja maanviljelysseuratoiminnassa. Suomen ensimmäinen maamiesseura perustettiin Ilmajolle 1803 ja osana maan kattavaa talousseurojen perustamista maanviljelysseura Vaasaan 1863. Seurat olivat tärkeitä uusien innovaatioiden, kuten lannoitteiden ja aurojen, levittäjiä. Jutikkala 2003, 412, 460, 471, 481–484.

Hannukselan purkaus on jäänyt (pohjalaiseen) historiaan tuoden hänelle maineen Pohjanmaan rautatien kannattajana. On hyvä huomata, että Hannukselan tapauksessa hänen päätöksentekoaan ohjasi voimakkaasti paikkakuntarakkaus. Hannuksela käytti aiemmin vuoden 1867 valtiopäivillä puheenvuoroja kyseenalaistamaan Lahden sahojen merkitystä Suomen taloudelle, eikä ollut juuri kiinnostunut rautatierakentamisesta ylipäänsä. Itse asiassa hän vaikutti varsin epäilevältä koko suomalaista vientikauppaa kohtaan. Näin ollen hän toisaalta vastusti Pietariin rakennettavan rakennettavaa rautatietä, mutta todennäköisesti sen vuoksi, että oli pettynyt säätyjen päätökseen hylätä Tampereen rata – mikä siirsi Pohjanmaan radan aloitustöitä ainakin viidellä vuodella eteenpäin. Vuonna 1867 päätettiin kuitenkin antaa määräys tehdä tutkimuksia ja valmistella luonnos Suomen emärataverkosta tuleville valtiopäiville. Tämän yhteydessä totesi eräs edustaja piikikkäästi, että se kenties oikaisi joidenkin edustajien (Hannukselan) vääriä käsityksiä joidenkin paikkakuntien suosimisesta toisten edelle.³⁸³

Aulis J. Alasen mukaan Hannukselaa olisi evästetty Seinäjoen kuntakokouksessa 1871 seuraaville valtiopäiville taistella rautatie Ilmajoen kautta. Alanen tosin joko jättää mainitsematta, ettei Hannuksela toiminut 1872 valtiopäiväedustajana, vaan hänen sijastaan tointa hoiti Matti Lakari tai sitten hän erehtyi kyseessä olleesta vuodesta. Seinäjokisten isäntien tuolloin tekemät lupaukset olivat kuitenkin kovia, mikä osoitti suoranaista intoa saada rautatie kaikin keinoin oman pitäjän piiriin. Pitäjän isännät suostuivat antamaan ”kaiken sen maan kuin tarvitaan rautatien rakennukseen”. Lisäksi ilmajokiset lupasivat kaiken viljelemättömän maan korvauksetta rautatien käyttöön. Rataa perusteltiin paitsi maan viljavuudella ja väkirikkaudella, myös sillä, että ”valtio on täällä vähemmän kulkuneuvoja kustantanut kuin monessa muussa paikassa maassamme”.³⁸⁴

Vuosi 1872 näki yhtenäisimmän pohjalaisrintaman, joka asettui rautateiden taakse. Sekä Piippolan että Saloisten tuomiokuntien edustajat (Pohjois-Pohjanmaalla) että Ilmajoen, Korsholman ja Alavuden edustajat (Etelä-Pohjanmaalla) tekivät omat anomuksensa lähetettäväksi valiokuntiin ja sitä kautta säätyjen harkittavaksi. Ilmajokea edustaneen Matti Lakarin³⁸⁵ tekemässä anomuksessa oli huomattu muun muassa muiden maiden kannustava esimerkki rautatien kasvattavasta hyödyistä. Pohjanmaan radan uskottiin olevan hyödyllinen koko maalle, *mutta erityisesti ennen osatta jääneille seuduille*. Lakarin esitys noudatteli siis samoja linjoja, kuin kuntakokoukset Ilmajoella 1872, eli Pohjanmaan katsottiin saaneen osakseen vähemmän kulkuneuvoja.

³⁸³ TAYK, Talonps. P II 25.5.1867, 778.

³⁸⁴ Alanen 1971, 389–390.

³⁸⁵ Matti Lakari os. Hauta (1816–1892), edusti Ilmajokea 1872 ja piti omaan laskuunsa kansakoulua Ylistarossa. Hänellä lienee kuitenkin ollut erityinen silmä rautatierakentamiseen, sillä hän oli itseoppinut maanmittari. Hytönen 1926, 159.

Pohjalaisedustajien mielessä näkyivät välkkyvän edelleen tuhoisat katovuodet, sillä Pohjois-Suomen ruoka-apu oli epäonnistunut pahemman kerran. Oulun seudulta oleva Piippolan edustaja Merenoja, joka myös oli tehnyt anomuksen säädylle, korosti Pohjois-Pohjanmaan merikuljetusten olevan alttiita syysmyrskyille ja että Pohjanmaan rata, mikäli vedettäisiin Tampereelta aina Ouluun asti, tulisi hyödyttämään 1/3 Suomesta. Pohjalaiset olivat äärimmäisen turhautuneita alati myöhästyiin hankkeisiin.³⁸⁶ Rautatiestä etäämmät seudut eivät vielääkään suostuneet antamaan tukeaan tällaiselle kansalliselle hankkeelle, sillä sen katsottiin hyödyttävän vain yhtä maanäärtä. Kuopion edustaja uskoi rautateiden rakentamisen Tampereelle ja Turkuun hämmentävän maan ”yhteisen isänmaan rakkauden” ja synnyttävän kateutta. Saloisten edustaja vastasi tähän, että rautatiet pikemminkin lisääisivät ”sopua ja rakkautta maakuntain asukkaiden välillä, kun nämä oppisivat toisensa tuntemaan”. Hän ei myöskään ollut huomannut mitään mainitusta epäsovusta, joka olisi syntynyt jo rakennetuista rautateista. Niin ikään vastustettiin, ettei pohjoista Suomea jätettäisi yksinomaan kanavien ja järvien varaan, kuten oli ehdotettu.³⁸⁷

Mikäli näitä kiivaita väittelyitä tarkastelee Wolfgang Schivelbuschin identiteetinmurenemisteorian mukaisesti, voi katsoa ainakin osan talonpoikaissäädyn edustajista oivaltaneen kulkuyhteyksien aiheuttaman hyödyn ”suomalaiselle” aatteelle. Edustajien motiivit ovat tietenkin moninaiset, mutta Oulun eteläistä seutua edustaneen Jaakko Merenojan näkemys on otettava huomioon. Merenoja ei ehkä nähnyt rautateitä kansallisuusidentiteetin rakentamisen kannalta tärkeänä välineenä, mutta vähintäänkin hän näki sen seuraukset ja suhtautui positiivisesti suomalaisen identiteetin muodostamiseen rautateitä hyväksi käyttäen.

5.2.2 Vaasan rata rakennetaan

Pohjanmaan radan käsite hämärtyi 1877, jolloin Vaasan rata tuotiin säätyjen tutkittavaksi. Tämän jälkeen Pohjanmaan radalla voitiin oikeastaan käsittää Ouluun rakennettu rata, jota vielä tässä vaiheessa ei suunniteltu. Ensimmäinen epäily Vaasan radan paikkakuntamerkityksestä nousi heti 1877 vuoden valtiopäivien alussa, kun kahden rautatievaliokuntaan katsottiin valitun kaksi pohjalaista. Iisakki Hannuksela puolusti valintaa kuitenkin huomauttamalla, että jäsenet asuivat hyvin kaukana toisistaan, sillä Riihimäki asui Mikkelin läänin rajoilla. Asia jäi sillä kertaa siihen ja muun muassa Agathon Meurman oli samaa mieltä kuin Hannukselakin.³⁸⁸ Pohjalaisten ivattiin myös kehuskelevan ”elorikkaudellaan”, minkä vuoksi rataa ei missään nimessä tulisi rakentaa Pohjanmaalle, jossa jo oli meri. Sen sijaan olisi tarvittu Oulusta Savon läpi Pietarin radalle ulottuva rautatie.³⁸⁹ Tätä nä-

³⁸⁶ TAYK, Talonps. P I 7.-9.3.1872, 162–175.

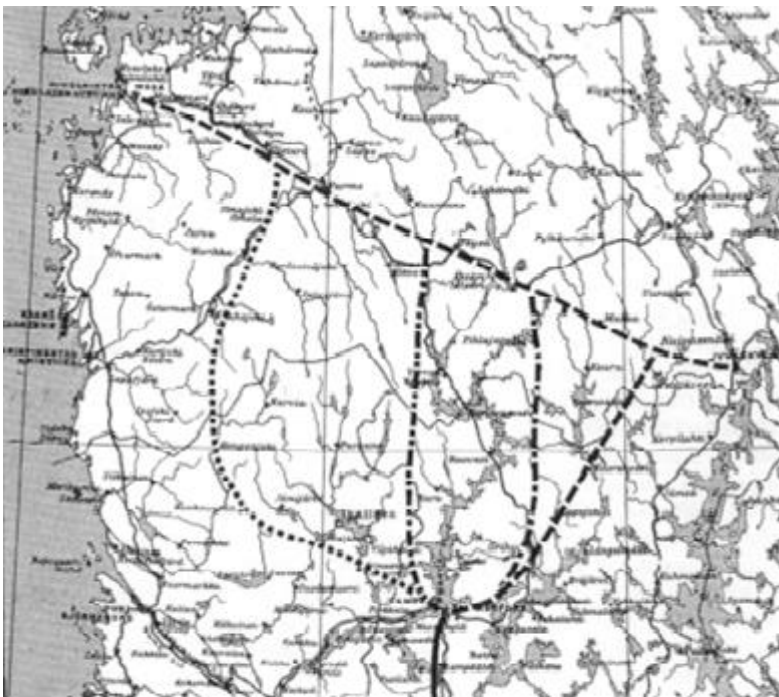
³⁸⁷ TAYK, Talonps. P I 11.4.1872, 344–346.

³⁸⁸ TAYK, Talonps. P I 31.1.1877, 25–26. Vaasan lääni ulottui tuolloin Jyväskylään asti.

³⁸⁹ TAYK, Talonps. P I 6.2.1877, 70.

kemystä tuki myös senaatin esitys, johon oli kirjattu insinöörien suositus hylätä koko läntinen emärata sillä perusteella, että se näivettäisi Pohjanmaan rantakaupunkeja ja hyödyttäisi ainoastaan Vaasaa ja Oulua.³⁹⁰

Hannuksela esiintyi 1877 Vaasan-radan vahvana puoltajana – tällä kertaa vedoten kuitenkin yleisönsä suomalaisuuteen.³⁹¹ Hänen taktiikkansa oli muuttunut puhtaasta syyttelystä yhteiseen suomalaisuuteen vetoavaksi, josta ei puuttunut viittauksia historiassa käytyihin sotiin ja siihen, että ”esisämme jäntevällä miehuudella ovat puolustaneet maatamme kokonaisuudessaan. He eivät silloin sanoneet: tuo maakaistale on kelvotonta, tuo maanpaikka on harvaanasuttu, tuota ei maksa vaivaa suojella.”³⁹² Paikkakuntaakohtaisuuden korvaaminen isänmaallisuusaatteella saattoi olla kannattavaa, etteivät muiden läänien edustajat syyttäisi pohjalaisia erityiskohtelun tavoittelusta.



Kartta 3. Vaasan radan linjauksen vaihtoehdot. Toteutunut ratalinja paksulla katkoviivalla. Lähde: Valtionrautatiet 1862-1912.

Paikkakunta näytteli kuitenkin äärimmäisen merkittävää osaa näillä valtiopäivillä, jolloin talonpoikien enemmistö oli jo hyvin selkeästi kääntynyt kannattamaan rautateiden asteittaista rakentamista. Aateliston ehdotus tutkia Näsijärven alue tulevia rautatierakennuksia silmällä pitäen kiihdytti tunteita. Edusmies Antti Puhakka epäili aateliston unohtaneen Karjalan olemassaolon kokonaan ja kysyi pilkallisesti, asuiko Näsijärven rannoilla paljonkin aatelistoa. Ehdotus kuitenkin kaatui äänin 33 vastaan 20, ja pohjalaisedustus jätti päätökselle vastalauseensa.³⁹³ Savon ja

Karjalan edustajat vastustivat tällä päätöksellä sitä, että senaattikin näytti suosivan erityisesti läntistä ratasuuntaa Vaasaan. Ohessa olevasta kartasta (KARTTA 3) voi nähdä ehdolla olleiden ratalinjausten suuren kirjon.

³⁹⁰ TAYK, Valtiopäiväasiakirjat 1877–78, Armollinen esitys n:o 26, 4.1.1877 Pietarissa.

³⁹¹ TAYK, Talonps. P I 24.5.1877, 800–802.

³⁹² TAYK, Talonps. P I 24.5.1877, 800–802.

³⁹³ TAYK, Talonps. P II 24.5.1877, 794.

Myöhemmin syystalvella, kun sääty oli palannut kesätauoltaan, hallitus oli tehnyt tutkimuksiin perustuvia esityksiä johtaa linja joko Näsijärven länsi- tai itäpuolitse. Idänpuoleinen suunta voitti äänin 28 puolesta, 22 vastaan. Edvin Avellan ja Iisakki Hannuksela olivat puolustaneet läntistä linjaa, kun taas Agathon Meurman suosi voimakkaasti itäistä.³⁹⁴ Aulis J. Alanen on nähnyt, että Meurmanin merkittävä johtaja-asema näillä valtiopäivillä vaikutti siihen, että rata vedettiin hänen tuomionsa lävitse. Pohjanmaalla muisteltiin ilmeisen katkerana sitä, että Meurman oli ensin vuonna 1872 saanut aikaan rautateiden viivästymisen. Ainakin Meurman oli lehtikirjoittelussaan ivannut pohjalaisia, että nämä ansaitsivat viinaverorahoilla rakennettavan rautatien, ”juohan pohjalainen yhtä hartaasti kuin etelä- ja länsisuomalainen ja murhaa viinapäissään vielä hartaammin”.³⁹⁵ Tulkinnan taustalla on Meurmanin voimakas asema 1870-luvun valtiopäivillä ja hänen hyvin itsevarma ja –tietoinen esiintymisensä. Todennäköisesti Meurmanin asema ei kuitenkaan vaikuttanut rautatiekysymyksessä samalla tavoin kuin esimerkiksi asevelvollisuusasiassa, vaan hän sai taakseen itäsuomalaisten äänet. Meurman oli nimittäin kirjoittelullaan epäillyt suuresti Ilmajoen vientimahdollisuuksia ja toivoi radan kaartuvan enemmän sisä-Suomeen. Huolimatta päätöksestä johtaa rautatie Näsijärven itäpuolelta talonpoikaiston enemmistö ei suosinut enää Vaasan rautatiehanketta, mikä äänestettiin kumoon äänin 32 vastaan, 18 puolesta. Avellan, Hannuksela ja Keto tekivät vastalauseen, sillä he pelkäsivät Länsi-Suomen nyt jäävän kokonaan ilman rataa.³⁹⁶ Kysymys ei ollut vastustuksesta rautatiehankkeille yleensä – joskin sen kaltaisia mielipiteitä esiintyi jossain määrin.

Myöhemmin samoilla valtiopäivillä, kun sääty oli äänestänyt periaatepäätöksestä rakentaa ratoja seuraavan viiden vuoden aikana, nostettiin Vaasan radan vastaehdokkaaksi yhteys Taavetista (pysäkki Lahti–Pietari-radalla) Mikkeliin. Kädenväentö lännen ja idän välillä päättyi tasapeliin 27 vastaan 27 ja ratkesi arvalla Mikkelin radan eduksi. Talonpoikaissääty asettui siis vuonna 1877 puoltamaan radan rakentamista Mikkeliin, vaikka se ei ollut valiokuntien ensisijainen kohde. Muut kolme säätyä suosivat kuitenkin Vaasan-rataa ja tämä kanta voitti.³⁹⁷ Pohjalaistalonpojat saavatkin kiittää radastaan aatelin, porvarien ja papiston yhteisrintamaa. Tämän Vaasan radan rakennustyöt aloitettiin kaksi vuotta myöhemmin ja se valmistui paitsi ennätysajassa myös suhteellisen huokeaan hintaan 1883.

³⁹⁴ TAYK, Talonps. P II 1.12.1877, 1623–1624.

³⁹⁵ Alanen 1971, 391.

³⁹⁶ TAYK, Talonps. P II 27.11.1877, 1624. Muut vastalauseen pöytäkirjaan jättäneet olivat Johan Erik Keto (Korsholma), Edvin Avellan (Ala-Satakunta), Berndt Hollméus (Porvoo), Israel Karvosenoja (Piippola) ja Zefanias Suutarla (Mynämäki).

³⁹⁷ TAYK, Talonps. P III 3.12.1877, 1710. Vastustajia olivat ainakin Rannan, Kurkijoen, Jämsän, Vehmaan, Hollolan, Mynämäen, Halikon ja Piikkiön, Juvan, Rantasalmen, Sääksmäen ja Ylisatakunnan alisen tuomikunnan edustajat. Meurmanin kannasta ei voida olla varma.

Vuoden 1877 valtiopäivillä oli tehty anomus myös Oulun ja Oulunjärven välisestä rautatiestä. Anomukseen oli liitetty paikkakuntaakohtaista eriarvoisuutta arvosteleva maininta: ”Etelä-Suomessa on jo useampia aikoja näitä hedelmiä [rautatien vaikutusta] nautittu. Olisi sen tähden suotavaa, että niiden siunausta Pohjoisemmillekin kulmille karttuisi...” Anomuksen tehneet edustajat katsoivat myös Karjalaa tulleen autetuksi, sillä hallitus oli 1875 myöntänyt Pielisjoen kanavoimiseen varoja yli 2,6 miljoonaa markkaa. ”Tästä runsaasta anteliaisuudesta voipi Karjala olla kiitollinen, eikä siitä ole kadehtimista, vaan siittäkin syystä toivomme, että Pohjanmaan rajamaat Kajaanin läänissä autettaisiin.”³⁹⁸ On syytä uskoa, että korostamalla muille alueille annettuja etuisuuksia, edustajat uskoivat saavansa sympatiaa omalle hankkeelleen. Talonpojat lähettivätkin sen ilman äänestystä rautatievaliokuntaan, jossa se lopulta hylättiin.

5.2.3 Pohjanmaan rata vai keskirata?

Vaasan rautatien rakennustöiden ollessa loppusuoralla 1882 oli Ouluun suuntautuva rautatie jo käytännössä selviö. Tuolloin ei taisteltu enää siitä, pitäisikö rautatietä rakentaa, vaan mitä kautta se vedettäisiin Ouluun. Jakolinja vedettiin jälleen idän ja lännen kesken, sillä rautatievaliokunta oli ehdottanut Taavetista Mikkelin kautta Kuopioon ja sieltä Ouluun suuntautuvaa linjaa rakennettavaksi ensimmäisenä.³⁹⁹ Esitys pillastutti erityisesti Kokkolan ja Pohjanmaan rannikon edustajat. Kokkolaan edustanut Juho Pietari Sahlgren julisti, kuten Hannuksela vuonna 1867, että Pohjanmaata oli ylenkatsottu:

”Pohjalaiset eivät vaadi lahjoja, eivät antimia, eivätkä etuoikeuksia; he vaativat sitä saamista, joka heille on tuleva. [...] Jos Pohjanmaan rautatien rakentaminen sysätään tulevaisuuteen, niin silloin voivat pohjalaiset syystä sanoa: me olemme aina olleet vierasten valtain alla, mutta nämä eivät ole meitä ikinä niin pahasti kohdelleet kuin omat kansalaisemme.”⁴⁰⁰

Sahlgrenin kuvasi pohjalaisia uutteraksi kansaksi, joka osaisi käyttää rautatietä edukseen. Samalla hän myös vaati antamaan pohjalaisille ”virvoitusta, etteivät väsyisi kuormansa alla.”⁴⁰¹ Nähtävästi Sahlgren oli ollut siinä uskossa, että edellisten säätyjen päätös rakentaa rata Tampereelta Vaasaan tarkoittaisi radan jatkamista seuraavaksi kohti Oulua.

Vuonna 1882 pohjalaisten yhteisrintama ei ollut enää yhtä äänekäs, sillä edustajat Keto ja Hannuksela asuivat molemmat seuduilla, jotka olivat päässeet tai pääsemässä rautatien piiriin. Etenkin Hannuksela osoittautui hyvin laimeaksi rautatieasiassa pitäen koko valtiopäivillä ainoastaan yhden

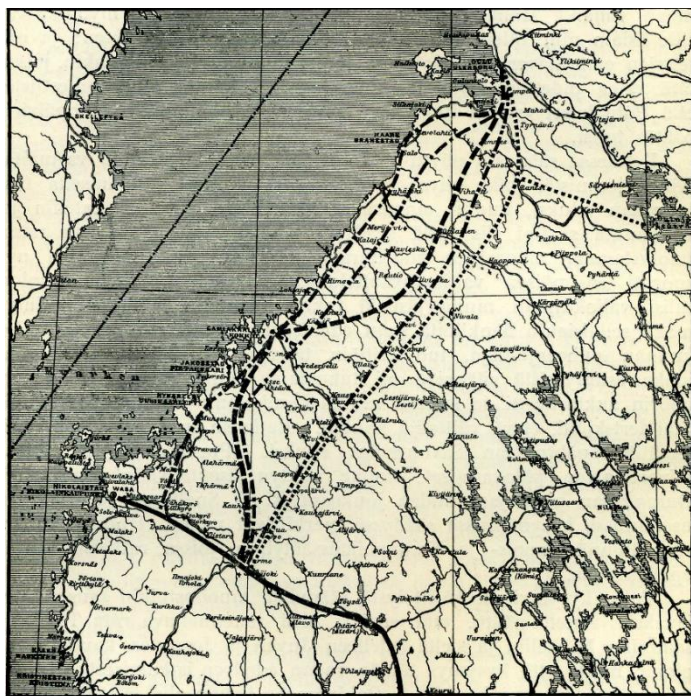
³⁹⁸ TAYK, Talonps. P I 16.2.1877, 148–149.

³⁹⁹ TAYK, Valtiopäiväasiakirjat 1882, Rautatievaliokunnan mietintö n:o 1, 17.4.1882 Helsingissä. Kyseinen mietintö oli harvinaisen ristiriitainen, sillä sitä vastaan tekivät erinäiset valiokunnan jäsenet jopa 6 vastalauseetta!

⁴⁰⁰ TAYK, Talonps. P II 4.5.1882, 815–820. Sahlgren esitteli hyvin tunnollisesti Pohjanmaan tuotantoa, joka hyötyisi rautatiestä. Hänen mukaansa esim. Kokkolan seudulla oli urkutehdas, puutyötarvikkeita, kankaita, hattuja, verhoja, sepäntöitä, voimeijereitä, nahkatehtaita, villaa, silakanpyyntiä, maataloustuotteita ja tervaa (joskaan ei tervahautoja).

⁴⁰¹ TAYK, Talonps. P II 4.5.1882, 815–820.

lyhyen puolustuspuheen Ouluun suuntautuvalla Pohjanmaan radalle. Ketokin oli huomattavan paljon sovitteluvampi kuin ennen. Ruotsinkielisen Kedon näkemystä ei voi selittää yksinomaan kielikysymyksenä, sillä hän taisi myös suomenkielen ja hänellä oli kannatusta Etelä-Pohjanmaan suomenkielisen väestön keskuudessa. Hän on tosin saattanut esiintyä maltillisemmin tultuaan edellisillä valtiopäivillä jopa huomautetuksi kunnianloukkauksesta.⁴⁰² Keto osoitti kyllä taistelumieltä siinä



KARTTA 5. Oulun radan vaihtoehtoiset suunnat vuoden 1882 valtiopäivillä. Voimakkaalla katkoviivalla tatoutunut linja. LÄHDE: Valtion rautatiet 1862-1912 I.

vaiheessa, kun talonpoikien enemmistö näytti asettuvan Kokkolan läpi suuntaavan ratalinjan vastustajiksi.⁴⁰³ Suomenmielinen Hannukselakaan tuskin tunsii kokkolalaisia kohtaan mitään kielikateutta: pitihän Pietari Sahlgren puheensa säädystä suomeksi. Hannuksela ei kuitenkaan kirjannut vastalauseita siihen, että rataa ei vedetty Kokkolan läpi, joten on vaikea arvioida miten hän äänesti. Pohjanmaan rautatien äänenkannatajiksi nousivat niitä koskevien paikkakuntain miehet, erityisesti Kokkolan Sahlgren ja Oulua lähellä olevan Saloisten tuomionkunnan edustaja, ylivieskalainen Pietari Päivärinta.

Mistään vähäpätöisestä edustajakaksikosta ei ollut kyse. Pietari Päivärinnalle on muotoiltu samankaltaista merkittävää rautatiemiehen viittaa kuin Iisakki Hannukselalle – nimenomaan heimokansallisin perustein. Pohjoispohjalaiseen perinnekirjasto Virmaan artikkelin kirjoittanut Jouko Teperi on nähnyt Päivärinnalla olleen hyvin merkittävä vaikutus Oulun radan syntymiseen ja sen suuntalinjaukseen.

”Kaiken sen mukaan, mitä tiedämme valtiopäivämies Päivärinnasta, olisi täysin mahdollista, että hänellä oli huomattava osuus siihen, että Oulun rata päätettiin rakentaa jo vuonna 1882. Ehkä vielä voimakkaammin Päivärinta saattoi vaikuttaa siihen, että uusi rautatie tuli kulkemaan Ylivieskan kirkonkylän kautta. On näet huomattava, että valtiopäivien päätös syntyi Oulun radan puolesta siitä huolimatta, että sitä varten ei ollut suoritettu vielä alustaviakaan tutkimuksia. Näin valtiopäivämiehillä oli

⁴⁰² Hytönen 1926, 120–122. Keto oli 1877 syyttänyt pappissäädyn edustajaa tohtori Berghia ”onnenonkijaksi”, mikä antoi säädylle aihetta varoittaa häntä sopimattomasta kielestä. Tämän kaltaisia varoituksia ei juuri annettu.

⁴⁰³ Keto oli myös aikaisemmin puolustanut mm. Oulun ja Oulunjärven välistä linjaa vuonna 1877, joten hänellä riitti sympatioita pohjoiseenkin. TAYK, Talonps. P I 16.2.1877, 148–150.

verrattoman harvinainen tilaisuus vaikuttaa myös radan suuntaan, koska virkamiestasolla ei ollut suoritettu asiassa mitään valmisteluja, jotka valmiina suunnitelmina olisivat olleet vaikeasti torjuttavia.”⁴⁰⁴

Kuten Hannukselan tapauksessa, ei ole luultavaa Päivärintalla olleen ”huomattavaa” osuutta Oulun radan toteutumisessa. Viljo Hytönen ei myöskään talonpoikaissäädyn jäsenistä kirjoittamassaan historiassa kiinnittänyt mitään huomiota Päivärintan ansioihin rautatiemiehenä. Teperi on kuitenkin Päivärintan kirjoituksia tutkiessaan törmännyt hänen ajatuksiinsa rautatiestä ja tuonut näkemyksiään esiin jo aiemmassa tutkimuksessaan. Päivärinta oli saanut juuri omakohtaista kokemusta kaikista matkustamisen muodoista siirryttyään ensin Ylivieskasta Poriin asti hevoskyydillä, sieltä laivalla Turkuun ja junalla Helsinkiin. Hän näki viimeisimmän liikkumismuodon etevämpänä kuin muut, mutta valitti monilla rautatietä puolustavilla ihmisillä olevan ”oma suu likempänä kuin kontin suu”. Teperikin näki Päivärintalla olevan ”tavallista mittavampi” osuus Pohjanmaan radan linjauksen syntyyn.⁴⁰⁵ Ilmeisesti tämä näkökulma juontaa edustajan laajasta yhteiskunnallisesta suosiosta ja siitä, että rata vedettiin Ylivieskassa aivan Päivärintan omistaman saunan taitse. Päivärintan puheisiin ei kuitenkaan juuri viitattu puolustusmielessä. Ei olisi voitukaan, sillä hän antoi lausuntoja perin vähän. Pikemminkin lienee totta, kuten Teperi mainitsee, että ylivieskalaiset itse pitivät Oulun rataa miltei yksin Päivärintan ansiona.

Hänen työnsä näkyi kyllä rautatievaliokunnassa, jossa hän teki monien muiden valiokunnan jäsenten kanssa vastalauseen Pohjanmaan radan puolesta. Hänen mielestään edellisillä valtiopäivillä annetut lupaukset olivat tulemassa petetyiksi, ja puolusti Pohjanmaan rataa vertaamalla, että Oulu oli Pohjois-Suomelle sama kuin Helsinki Etelä-Suomelle.⁴⁰⁶ Kommentillaan hän vastasi niiden edustajien epäilyihin, pitäisikö rataa edes vetää Ouluun saakka, sillä radan päätepysäkestä ei valiokunnassa ollut epäselvyyksiä. Päivärinta ei kuitenkaan ollut Hannukselan, Kedon, Slotten tai Sahlgrenin kaltainen ”rautatieagitaattori”, joka olisi pitänyt säädysään pitkiä puheita rautatiehankkeen puolesta. Itse asiassa hän osallistui rautatiekeskusteluun perin vähän. Kirjallisista ansioistaan ja välittömästä luonteestaan tunnettu Päivärinta olisi varmasti käyttänyt enemmän sananlahjaansa, mikäli olisi nähnyt rautatieasian elintärkeänä omalle paikkakunnalleen. Maakuntahistoriat haluavat kuitenkin nähdä rautatiet ”omina” saavutuksinaan ja siitä johtuen on Päivärintakin saanut nostetta rautatiehistoriassa. Päivärinta oli merkittävä kulttuurivaikuttaja omana aikanaan, mutta kuitenkin vain yksi edustaja.

Myös Sahlgrenia on kiitelty Talonpoikaissäädyn historiassa suuresta vaikutuksesta siihen, että rata myöhemmin tuli kulkemaan Pohjanmaan väkirikkaiden alueiden halki.⁴⁰⁷ Mikäli tällaisiksi keinoik-

⁴⁰⁴ Teperi, Jouko. [www.kirjastovirma.net/paivarinta/3]. Luettu 18.3.2014.

⁴⁰⁵ Teperi 1986, 178.

⁴⁰⁶ Talonps. 4.5.1882, 836–837.

⁴⁰⁷ Hytönen 1926, 258.

si on ennen katsottu voimakas puolesta puhuminen valtiopäiväkeskusteluissa, on Sahlgren vähintään Hannukselan, Kedon ja Päivärinnan veroinen pohjalainen rautatiemies. Hänen todellisen vaikutuksensa arvioiminen on kuitenkin aivan yhtä vaikeaa kuin edellä mainittujen henkilöiden tapauksessa.

Itäsuomalaiset edustajat puolsivat melko luonnollisesti Mikkelin ja Kuopion kautta kulkenutta rautatielinjaa, jota kutsuttiin keskiradaksi. Erimielisyyksien kasvaessa karjalaiset edustajat koettivat ratkaista pulmaa jopa hylkäämällä molemmat suunnat ja antamalla vastaehdotukseksi Viipurista Joensuuhun suuntautuvan linjan. Heidän mielestään Itä-Suomi oli ollut vuosisatoja ”idän uhkien vastus” ja ansaitsi siten rautatien.⁴⁰⁸ Toisena kompromissina esitettiin, että vedettäisiin yhteys Taa-
vetista Mikkeliin ja Nurmosta Kokkolaan ja keskusteltaisiin seuraavilla valtiopäivillä, kumpaa rataa pitkin olisi viisasta yhdistää Oulu eteläisen Suomen kanssa, mutta tämä näkökanta ei saanut kannatusta. Itäsuomalaiset oli myös sitä mieltä, että Pohjanmaan rata hyödyttäisi ainoastaan joitain kaupunkeja, mutta keskirata kolmea maakuntaa. Huomion arvoista on ainakin, että itäsuomalaisilla oli käytännössä ylivoima pohjalaisiin nähden, mikäli lasketaan Pohjanmaan radan ja keskiradan vaikutuspiiriin jäävät tuomiokunnat yhteen. Ratkaisun avaimet olivat siis eteläisemmissä tuomiokunnissa. Äänestys oli lopulta selvä, mutta osoitti olemassa olevan kahtiajaon: 31 edustajaa äänesti Pohjanmaan radan puolesta, 23 keskiradan. Antti Puhakka, joka oli yksi keskiradan puoltajista, halusi jättää pöytäkirjaan vielä seuraavan lausunnon: ”En ole ollut puolueellinen, tulkoon haudassa mitä tulleetkin, sitten kun tuonelan tupihin menen.”⁴⁰⁹ Oiva esimerkki siitä, kuinka nurkkakuntaisuutta oli ryhdytty vieroksumaan.

Taistelu Pohjanmaan radasta ei kuitenkaan päättynyt siihen, vaan sai aikaan aivan uudenlaisen keskustelun, jossa useampikin edustaja suunnitteli omia suuntiaan. Edwin Avellan – rautatievaliokunnan jäsen 1877–78 ja varajäsen 1882 valtiopäivillä – oli yksi tuotteliaimmista. Satakuntalaisena häntä eivät sitoneet paikkakuntaehtaisuudet, vaan hän perusteli valiokunnan ehdotuksesta eroavan suunnitelmansa olevan etuna niin Pohjanmaalle kuin Keski-Suomellekin. Kummallista kyllä, hän arvosteli kärkkäästi toisia edustajia omien rataverkkojen keksimisestä.⁴¹⁰ Avellanin ehdotelma sai kuitenkin arvostelua eritoten pohjalaisilta, sillä monet alueet eivät olleet Pohjanmaata laisinkaan. Kolme muutakin ehdotusta tehtiin, joista Meurmanin muotoilema valittiin valiokunnan tekemän linjauksen vastaehdokkaaksi. Meurmanin suunnitelma voitti valiokunnan vastaavan selkeästi 39

⁴⁰⁸ TAYK, Talonps. P 4.–5.5.1882, 827–829, 867.

⁴⁰⁹ TAYK, Talonps. P II 5.5.1882, 869. Vastalauseen pöytäkirjaan jätti kymmenen, etupäässä itäsuomalaista valtiopäivämiestä.

⁴¹⁰ TAYK, Talonps. P II 5.5.1882, 866. Avellanin hampaisiin joutunut Hegerström ei riitaan yhtynyt, vaan päinvastoin antoi tukensa Avellanin suunnitelmalle. Kyseinen ehdotus olisi alkanut Myllymäeltä kulkien Saarijärven, Viitasaaren, Pihtiputaan, Kärsämäen ja Siikajoen kautta Ouluun ja olisi siten ollut eräänlainen Pohjanmaan ja keskiradan risteytys.

Meurmanin, 13 valiokunnan puolesta. Pohjalaisedustajat Sahlgren ja Keto esittivät vastalauseen sanomalla, että päätös aiheuttaisi tuhoa Pohjanmaan rantakaupungeille.⁴¹¹

Talonpoikaiston valiokuntaan takaisin lähettämä ehdotus ei melko yllätyksettömästi muodostunut säätyjen yhteiseksi päätökseksi. Sen sijaan päätös olla yhtymättä porvariston tekemään kutsumukseen Kokkolan, Uudenkaarlepyyn ja Raahen kautta Ouluun kulkeneesta rantaradasta oli hyvin selkeä.⁴¹² Rautatievaliokunta teki vielä oma-aloitteisen sovintoehdotuksen, jossa se yritti vastata mahdollisimman monen säädyn tahtoon. Sovintoehdotus oli kuitenkin liian lähellä rantarataa, jota useat säädyn jäsenet vierastivat. Silti sääty pysyi päätöksessään vain niukasti, sillä 28 äänesti talonpoikien oman ehdotuksen ja 26 valiokunnan sovintoehdotuksen puolesta. Mahdollisuus tasapeliinkin olisi ollut, sillä kaksi edustajaa – mm. Daniel Duncker, Runebergin ikuistaman Suomen sodan sankarin pojanpoika – äänestivät tyhjää. Pöytäkirjaan jätettiin jälleen varsin suuri määrä vastalauseita, yhteensä kolmetoista, kolme heistä pohjalaisia.⁴¹³ Yhteensovitus meni kuitenkin läpi talonpojista huolimatta.

Pohjanmaan herääminen vaatimaan pohjoista rautatietä kasvoi todennäköisesti kolmen tekijän yhteisvaikutuksena. Katovuodet näyttävät muovanneen vuoteen 1872 mennessä mieliä myönteisiksi uusille ratarakennuksille ja syrjäyttäneen pelon velanotosta ja taloudellisista panoksista, jonka tämä valtaisa työ tulisi aiheuttamaan. Laivakuljetukset olivat epäonnistuneet vuonna 1867 helpottamaan Pohjois-Pohjanmaan katastrofaalista ruokatilannetta. Toiseksi rautatierakennuksen painopiste oli aina – Pietarin radasta huolimatta – 1880-luvulle asti pääosin länsipuolinen. Mahdollisuus Pohjanmaa-rataan oli kaikilla valtiopäivillä olemassa. Rautatiehen uskottiin, koska se olisi yhdistänyt eteläosiin kaksi Pohjanmaan merkittävää kauppa- ja satamakaupunkia (Vaasan ja Oulun) ja siitä olisi voitu vetää haararatoja Pohjanmaan rannikon satamiin. Kolmanneksi rautateiden kannatus pohjalaisten keskuudessa oli hyvin ymmärrettävää, sillä Pohjanmaalla ei ollut laajoja järviä sisämaassa. Pohjalaisten rautatiehankkeita vastaan perusteltiin toki useaan otteeseen, että heillä oli Pohjanlahti, joka tarjosi erinomaiset kuljetusmahdollisuudet, mutta sen ongelma oli sama kuin järvien. Tavarat oli kesälläkin kuljetettava ensin rannikolle, talvella suuret kuljetukset olivat mahdottomia. Rautatie ei ollut pohjalaisille kanavien jatke, vaan niiden korvike. Eteläpohjalaiset edustajat uskoivat myös ensimmäisistä valtiopäivistä lähtien, että Pohjanmaata ei tulisi tai edes voisi ohittaa, vaan maakunta olisi rautateiden luonnollinen suunta.

⁴¹¹ TAYK, Talonps. P II 5.5.1882, 870–879. Meurmanin ehdotus olisi alkanut jostain Myllymäen ja Nurmon väliltä ja kaartunut kauempana rannikosta Pulkkilan kautta Ouluun.

⁴¹² TAYK, Talonps. P II 16.5.1882, 942–953. Porvariston vastustukseen on varmasti vaikuttanut sekin, että 1880-luvulla kielipuolueiden vaikutus kasvoi huomasti. Porvarissääty oli ruotsinkielisten, talonpoikaisto suomenkielisten enemmistöä. Krusius-Ahrenberg 1974, 287.

⁴¹³ TAYK, Talonps. P II 23.5.1882, 1064–1069.

Toisaalta itäsuomalaiset heräsivät rautatieunestaan viimeistään 1877 onnistuessaan kaatamaan säädyn sisällä Vaasan ratahankkeen ja tukemaan mieluummin radan rakentamista Mikkeliä kohti. Syyinä lienee ollut Pietarin radan synnyttämä innostus siitä, että itäiset ja pohjoiset seudut, kuten Kuopio, Kajaani, Iisalmi ja Joensuu, kyettäisiin nyt Pietarin rataan kytketyillä runko- tai haararadoilla liittämään rautatieverkon piiriin. Tämän kaltaista innostusta ei ollut nähtävistä vuosina 1863–1872.

6. YHTEENVETO TALONPOIKAIN AJATUKSISTA VALTIOPÄIVÄKESKUSTELUISSA

Rautatiet muuttuivat kahdenkymmenen vuoden aikana talonpoikaissäädystä uudesta teknologisesta innovaatiosta osaksi valtion teollista, sosiaalista ja taloudellista kehittymistä. Niitä ei nähty enää yksinomaan jonkin jo olemassa olevan kulkuyhteyden jatkeeksi, vaan aivan omaksi liikkumisen muodoksi. Lähtökohdat olivat kuitenkin vielä arveluttavat; Suomen ensimmäinen rautatie Helsingistä Hämeenlinnaan oli tuottanut tappiota ensimmäiset vuotensa, eikä tilanteeseen näkynyt välitöntä muutosta. Tämä vaikutti talonpoikain mielialoihin vielä pitkän aikaa, eikä niiden tuotantoon uskottu kymmenenkään vuoden päästä. Kuljetusten katsottiin hoituvan melko hyvin vesireittien avulla kesäaikaan ja talvisin luotettiin rekeen ja jäiden yli tehtäviin kuljetuksiin. Etenkin pohjoisessa tämä reitti oli vuodesta riippuen avoinna jopa puolikin vuotta.

1860-luvulla, jolloin säädystä toimi ennätysmäärät niin sanottuja puhtaita talonpoikia, oli vastustus rautateitä kohtaan kaikkein rajuinta. Useat tilalliset eivät nähneet mielekkääksi rasittaa valtiota suurilla ulkomaisilla veloilla, peläten tämän johtavan suostuntaverojen yleistymiseen ja muuttumiseen pysyviksi veroiksi. Tilallisten näkökulmasta Suomen tärkein elinkeino oli maatalous, mikä yhdistettynä epäuskoon maataloustuotteiden menekistä ulkomailla puhui rautatieasiaa vastaan. Tärkeimmiksi rautateiden puoltajiksi ensimmäisillä valtiopäivillä nousivat muutamat rusthollarit, joilla oli toki enemmän henkilökohtaista varallisuutta, mutta myös näkemystä rautateiden vaikutuksesta maahan kokonaisuutena. Aikaisessa vaiheessa muutamat tilallisetkin – huolimatta heidän maantieteellisestä sijoittumisestaan – uskoivat rautateillä olevan kuitenkin myös hyötyä Suomen sivistyksen ja teollisuuden nousussa. Painostus muiden säätyjen osalta johti lopulta antamaan varoja kahteen rautatiehankkeeseen, vaikka talonpojat olisivat vuonna 1864 tahtoneet priorisoida rakentamisen yhteen suuntaan kerrallaan. Myöhemmin erityisesti säätyläistalonpojat nousivat rautateiden kannattajiksi, joskaan hekään eivät uskoneet vuodesta toiseen jatkuvaan rakentamiseen. Agathon Meurman on tästä oivallinen esimerkki.

Vuonna 1867 monet talonpoikaishedustajat kannattivat Pietarin rataa siitä syystä, että se toisi töitä kerjäläisille. Heidän näkemykseensä sisältyi varmasti aitoa halua auttaa nälkää näkevää kansaa –

vaikkakin nähtiin myös hyväksi saattaa maakunta Pietarin yhteyteen uskomattoman halpaan hintaan. Sen nähtiin myös koituvan hyödyksi tuomalla Suomi kiinni muun Euroopan yhteyteen. Vastustajille rautatien rakentaminen maan kärsittyä monta vuotta perätysten katovuosista näytti kuitenkin täysin järjettömältä, mikä näkyi säädyn venkoiluna ensin esityksen hylkäämällä ja myöhemmin – kun entiset päätökset Tampereen radasta kumottiin – jälleen yhdistymällä muiden säätyjen kanssa. Pietarin radan inhimillinen hinta ei näyttänyt vaivaavan säädyssä seuraavien valtiopäivien aikana, vaan pikemminkin alettiin nähdä rautateissä olevan todellinen nälkävuosien torjuja.

Pohjanmaan rata, jonka toteutuminen oli jäänyt epävarmaksi säädyn pyörrettyä päätöksensä Tampereen radasta vuonna 1867, nousi uudelleen keskusteluun 1872. Tuolloin etenkin pohjoisosien talonpojat näkivät sen tärkeänä välineenä torjua seuraava nälänhätä ja vetosivat säätyveljiinsä menneiden vuosien kovilla kokemuksilla. Säästösyistä talonpojat kuitenkin toivoivat radan Tampereen pohjoispuolella rakennettavan kapearaiteisena, mikä oli nimenomaan nälänhädän torjumisen kannalta lyhytnäköistä politiikkaa. Ilmeisesti talonpojat eivät uskoneet saavansa kannatusta muilta säädyiltä, mutta eivät myöskään omilta säätyovereiltään, joista monet edelleen valittivat maan olevan köyhä ja siksi rautatierakentamisen kannalta mahdoton. Tuolloin otettiin kuitenkin voimakkaasti kantaa rautateiden yksityisyyteen. Talonpojat olivat läpi 1860-luvun pitäneet yksityisiä ratoja hyvänä ajatuksena, jopa suositeltavimpana vaihtoehtona maan rautatieverkon kehitykselle. Vuoden 1871 huonot kokemukset Tampereen ja Turun myöhästyneistä rautatieprojekteista kuitenkin veivät säätyä kohti valtionrahoitteisen mallin vakiintumista. Vaakakupissa painoivat myös Porvoon ja Hangon yksityisratojen huono tuotto ja epäselvyydet omistussuhteissa. Sääty oli yksimielinen siitä, ettei maan tärkeintä rataa Riihimäeltä Pietariin saisi missään tapauksessa myydä yksityisille, etenkin ulkomaisille, maan kuljetusverkon vaarantumisen pelossa. Vuosi 1872 oli siten talonpoikaistolle tärkeä henkinen muutos, mutta vielä myöhemminkin nähtiin voitavan tukea yksityisiä ratoja, mikäli ne vaikuttivat kannattavilta. 1882 käytiin kädenvääntöä vielä muutamista mahdollisista, kaupunkien tukemista ratahankkeista.

Pohjanmaan radasta päästiin päättämään vasta 1877-78. Pietarin rata oli tyydyttänyt osin itäsuomalaisten ratatoiveet, mutta samalla se oli myös synnyttänyt uusia. 1860-luvulla itä- ja pohjoissuomalaiset olivat nähneet rautatiet vielä liian kaukaisina projekteina, mutta Pietarin rata oli avannut mahdollisuuden lukuisiin haararatoihin ja mahdolliseen runkorataan maan keskiosien läpi. Itäsuomalaisten tahto rakentaa mieluummin haararata Pietarin radalta Mikkeliin, kuin jatkaa Näsijärven itäpuolitse rakennettua rataa Vaasaan kertoi raivoisasta paikkakuntakamppailusta ja ainoastaan kolmen muun säädyn tahto rakentaa rata Vaasaan teki Pohjanmaan radasta viimein totta.

1882 ei nähty enää rautateitä vastustavia puheenvuoroja niiden itsensä tähden, vaan pikemminkin halusivat kaikki alueet nyt hyötyä mahdollisimman paljon rautateistä, toisin sanoen saada sen kulkemaan mahdollisimman läheltä omaa tuomiokuntaansa. Vaasan radan ollessa lähellä valmistumista tiedettiin jo, että rautatierakentamista tultaisiin jatkamaan välittömästi. Vuoden 1882 kamppailu oli talonpoikaissäädystä ainoastaan paikallispoliittinen, jota kyettiin pohjustamaan väitteillä muiden läänien paremmista vesiyhteyksistä. Pohjanlahti ja Saimaan kanavan yhdistämät Itä-Suomen järvet toimivat siten perusteluina jo valmiiksi toimivista ja hyvistä kulkuyhteyksistä. Kuitenkin, samoilla valtiopäivillä talonpoikaisedustajat ymmärsivät näyttävänsä puolueellisilta ja tekivät näin ollen kaikkensa hälventääkseen tällaista leimaa. Suomenmielisen yhteishengen nimissä puhuttiin mieluummin isänmaan hyvästä kuin omasta paikkakunnasta, vaikka se edustajien mielessä useimmiten olikin. Muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta talonpojat puolustivat omaa maakuntaansa rautatie-suuntauksissa, mikäli se vain oli mahdollista.

Talonpoikain säätyä voi luonnehtia aika ajoin rautatievastaiseksi säädystä sillä perusteella, että sen tekemät päätökset olivat rautatierakentamisen suhteen kielteisiä tai hankkeiden laajuuden suhteen rajoittavia. Tämä oli kuitenkin *enemmistön* päätös, sillä rautateille löytyi suuri puolestapuhujien joukko jo maan ensimmäisillä valtiopäivillä 1863–64. Mitä lähemmäs 1880-lukua tullaan, sitä suuremmaksi näiden kannattajien joukko käy. Rautateiden henkinen läpimurto tapahtui säädystä 1872 ja 1877–78 valtiopäivien aikana, jolloin säädyn edustajistoon kuului jo paljon säätyläisiä. Talonpoikaissäädyn jäsenien laaja otanta ympäri Suomea teki siitä hyvin luonnollisista syistä kaikkein varovaisimman säädyn rautatiekysymyksen suhteen etenkin aikana, jolloin ei ollut tiedossa niiden jatkumisesta kauemmas pohjoiseen. Niillä talonpoikien edustajilla, jotka pitivät puheenvuoroja rautateistä, oli yleensä luottamusta teknilliseen puoleen, vaikka taloudellinen kannattavuus huolestutti. Paikoin tiukat äänestykset kertovat siitä, että talonpojat eivät olleet rautatievastaisia. He kantoivat syvää huolta Suomen talouden kantokyvystä, mikä näkyi heidän jokapäiväisessä elämässään seuraillessa viljankorren kasvua ja pelätessä ennenaikaisen hallan puraisua.

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

Painetut lähteet

Tampereen yliopiston kirjasto (TAYK)

Keskustelupöytäkirjat

Talonpoikaissäädyn pöytäkirjat 1863–64. SKS:n kirjapaino 1864, Helsinki.

Talonpoikaissäädyn pöytäkirjat 1867. SKS:n kirjapaino 1893, Helsinki.

Talonpoikaissäädyn pöytäkirjat 1872. Helsingin Sentraali-kirjapaino 1895, Helsinki.

Talonpoikaissäädyn pöytäkirjat 1877–78. Helsingin Sentraali-kirjapaino 1901, Helsinki.

Talonpoikaissäädyn pöytäkirjat 1882. Helsingin Sentraali-kirjapaino 1901, Helsinki.

Valtiopäiväasiakirjat

H.K. mts. propositioner till landtsdagar 1863–1864, Kejserliga Senatens tryderi 1863, Helsinki.

Landtdags Handlingar. J.C. Frenckel & Son 1871, Helsinki.

Valtiopäiväasiakirjat 1872. J. Simeliuksen perillisten kirjapaino 1873, Helsinki.

Valtiopäiväasiakirjat 1877–78. J. Simeliuksen perillisten kirjapaino 1878, Helsinki.

Valtiopäiväasiakirjat 1882. J. Simeliuksen perillisten kirjapaino 1883, Helsinki.

Lisäyksiä vuoden 1863–1864 ja 1867 asiakirjoihin. J. Simeliuksen perillisten kirjapaino 1879, Helsinki.

Komiteamietintö Vaasan rata. Keisarillisen senaatin kirjapaino 1881, Helsinki.

Suomen säätyvaltiopäiväin pöytä- ja asiakirjahakemisto 1809–1905 II. Asiakirja- ja henkilöluettelo. Kirjapaino-osakeyhtiö SANA 1917, Helsinki.

Historiikit ja kuvaelmat

Baranovski, Stepan. Suuriruhtinaanmaa Suomi. Toim. Itkonen-Kaila, Marja. Karisto Oy 2004, Hämeenlinna.

Suomen valtionrautatiet 1862–1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus I. Helsingin sentraalikirjapaino ja kirjasitomo Osakeyhtiö 1912, Helsinki.

Suomen valtionrautatiet 1862–1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus II. Helsingin sentraalikirjapaino ja kirjasitomo Osakeyhtiö 1916, Helsinki

Digitaalinen sanomalehtiarkisto

Suometar 15.8.1856.

Internet-lähteet

Teperi, Jouko. Valtiopäivämies toi rautatien kotipitäjäänsä.
[<http://www.kirjastovirma.net/paivarinta/3>]. Luettu 18.3.2014.

Nordea-pankin rahanarvonkerroin.

Haastattelut

Kallio, Kalle (Työväenmuseo Werstaan johtaja) suullinen haastattelu ratatyöläisten oloista ja asemasta 1850–1870-luvuilla, 17.3.2014. Aineisto on kirjoittajan hallussa.

Tutkimuskirjallisuus

Alanen, Aulis: Ilmajoki vuoden 1809 jälkeen. Tiennäyttäjänä maakunnalle maamiesseura-aikana. Vaasan kirjapaino, Vaasa 1953.

Apo, Satu. Viinan voima. Näkökulmia suomalaisten kansanomaiseen alkoholiajatteluun ja – kulttuuriin. Vammalan kirjapaino Oy 2001, Vammala.

Auvinen, Sakari. Saimaan ”Vanhan kanavan” rahtiliikenne. Teoksessa Masonen, Jaakko et al. (toim.), *Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945*. OY Edita Ab 1999, Helsinki.

Cain, Peter & Hopkins, Antony. British Imperialism: Innovation and expansion 1688-1914. Longman Singapore Publishers (Pte) Ltd. 1993, Singapore.

Christian, David. Imperial and Soviet Russia: Power, Privilege and the Challenge of Modernity. MacMillan Press Ltd. 1997, Hong Kong.

Davies, Norman. God’s Playground: A History of Poland in two volumes. Volume II: 1795 to the Present. Clanredon Press 1981, Oxford.

Eskola, Jari. Laadullisen tutkimuksen juhannustaiat. Laadullisen aineiston analyysi vaihe vaiheelta. Teoksessa Aaltola, Juhani & Valli, Raine (toim.), *Ikkunoita tutkimusmetodeihin II. Näkökulmia aloittelevalle tutkijalle tutkimuksen teoreettisiin lähtökohtiin ja analyysimenetelmiin*. WS Bookwell Oy 2010, Juva.

Haapala, Pertti et al. Suomen historian kartasto. Gummerus kirjapaino Oy 1997, Jyväskylä.

Haavisto, Timo. Riitelyjä ja rasituksia. Maanomistajat tienrakentajina. Teoksessa Masonen, Jaakko et al. (toim.), *Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945*. OY Edita Ab 1999, Helsinki. Oy Edita Ab 1999, Helsinki.

Hytönen, Viljo. Talonpoikaissäädyn historia Suomen valtiopäivillä 1809–1906, I osa. Tietosanakirjaosakeyhtiö 1923, Helsinki.

Hytönen, Viljo. Talonpoikaissäädyn historia Suomen valtiopäivillä 1809–1906, II osa Sädyn jäsenet, sihteeri ja tulkit. Otava 1926, Helsinki.

Jussila, Osmo. Suomen suuriruhtinaskunta: 1809–1917. WSOY 2004, Helsinki.

Jutikkala, Eino. Suomen talonpojan historia. Toinen, uudistettu ja lisätty painos. Turun Sanomalehti ja kirjapaino Oy 1958, Turku.

Jutikkala, Eino. Säätyedustuslaitoksen kokoonpano, työmuodot ja valtuudet. Teoksessa Renvall, Pentti (toim.), *Suomen kansanedustuslaitoksen historia IV*. Valtion painatuskeskus 1974, Helsinki.

- Jutikkala, Eino. Perinteisen maatalouden loppukausi. Suomen sodasta suuriin nälkävuosiin 1810–1870. Tilalliset ja tilattomat. Teoksessa Rasila, Viljo et al. (toim.), *Suomen maatalouden historia. Perinteisen maatalouden aika esihistoriasta 1870-luvulle*. Gummerus kirjapaino Oy 2003, Jyväskylä.
- Kalleinen, Kristiina. ”Isänmaani onni on kuulua Venäjälle” Vapaaherra Lars Gabriel von Haartmanin elämä. RT Print Oy 2001, Pieksämäki.
- Kaukiainen, Yrjö. Suomen talonpoikaispurjehdus 1800-luvun alkupuoliskolla (1810–1853). Painoyhtymä Oy 1970, Loviisa.
- Krusius-Ahrenberg, Lolo. Uutta luovaa valtiopäivätoimintaa vanhoissa puitteissa (1863–1867). Teoksessa Tuominen, Uuno (toim.), *Suomen kansanedustuslaitoksen historia II*. Valtion painatuskeskus 1981, Helsinki.
- Kuisma, Markku. Metsäteollisuuden maa. Suomi, metsät ja kansainvälinen järjestelmä, 1620–1920. 1993, Helsinki.
- Mauranen, Tapani (a). Puuta, heinää, hevosia – talous ja tie 1800-luvun alkupuoliskolla. Teoksessa Toim. Mauranen, Tapani. *Maata, jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*. Oy Edita Ab 1999, Helsinki.
- Mauranen, Tapani (b). Tuotannon tarpeet. Teoksessa Masonen, Jaakko et al. (toim.), *Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945*. OY Edita Ab 1999, Helsinki.
- Michelsen, Karl-Erik. Viides sääty. Insinöörit suomalaisessa yhteiskunnassa. Vammalan kirjapaino Oy 1999, Vammala.
- Mickelsson, Rauli. Suomen puolueet. Historia, muutos ja nykypäivä. Gummerus Kirjapaino Oy 2007, Jyväskylä.
- Moilanen, Pentti & Rähä, Pekka. Merkitysrakenteiden tulkinta. Teoksessa Aaltola, Juhani & Valli, Raine (toim.), *Ikkunoita tutkimusmetodeihin II. Näkökulmia aloittelevalle tutkijalle tutkimuksen teoreettisiin lähtökohtiin ja analyysimenetelmiin*. WS Bookwell Oy 2010, Juva.
- Myllykylä, Turkka. Suomen kanavien historia. Otava 1991, Keuruu.
- Nenonen, Marko. Vesiltä pyörille. Suuret maantiet 1550–1800. Teoksessa Mauranen, Tapani (toim.), *Maata, jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*. Oy Edita Ab 1999, Helsinki.
- Nevzgodine, Ivan. The Impact of the Trans-Siberian Railway on the Architecture and Urban Planning of Siberian Cities. Teoksessa Roth, Ralf & Polino, Marie-Noëlle (toim.), *The City and the Railway in Europe*. Biddles Ltd. 2003, Iso-Britannia.
- Nummela, Ilkka. Valtiojohtoisen talouden aika. Kustaa Vaasasta isoonvihaan 1520–1720. Asutus, pelto ja karja. Teoksessa Rasila, Viljo et al. (toim.), *Suomen maatalouden historia. Perinteisen maatalouden aika esihistoriasta 1870-luvulle*. Gummerus kirjapaino Oy 2003, Jyväskylä.
- Peltonen, Matti: Talolliset ja torpparit. Vammalan kirjapaino oy 1992, Vammala.
- Puttonen Kaarina et al. Suomen valtiopäiväasiakirjat. Käytön opas. Helsinki, 2012.
- Rasila, Viljo. Kauppa ja rahaliike. Teoksessa Suomen taloushistoria 2. Teollistuva Suomi. KK laakapaino 1982 Helsinki.

- Rinne, Matti. Aseman kello löi kolme kertaa. Suomen rautateiden kulttuurihistoriaa. Otava 2001, Helsinki.
- Revill, George. Railway. Reaktion Books Ltd 2012, Lontoo.
- Rommi, Pirkko. Puolueet ja valtiopäivätoiminta. Teoksessa Renvall, Pentti (toim.), *Suomen kansanedustuslaitoksen historia IV*. Valtion painatuskeskus 1974, Helsinki.
- Salmi, Hannu. "Atoomipommilla kuuhun!" tekniikan mentaalihistoriaa. Oy Edita Ab 1996, Helsinki.
- Seton-Watson, Hugh. The Russian Empire 1801–1917. Clarendon Press 1967, Oxford.
- Soininen, Arvo. Maatalous. Teoksessa Jutikkala, Eino et al. (toim.), *Suomen taloushistoria 1. Agraarinen Suomi*. KK laakapaino 1980, Helsinki.
- Stover, John. American Railroads. The University of Chicago Press 1961, USA.
- Teperi, Jouko. Elämää maaseudulla sata vuotta sitten. Suomalainen yhteiskunta Pietari Päivärinnan kuvaamana. WSOY 1986, Juva.
- Tuominen, Uuno. Valtiopäivien osuus talouspolitiikassa. Teoksessa Tuominen, Uuno (toim.), *Suomen kansanedustuslaitoksen historia II*. Valtion painatuskeskus 1981, Helsinki.
- Turpeinen, Oiva: Nälkä vai tauti tappoi? Kauhunvuodet 1866-1868. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1986.
- Turpeinen, Oiva. Höyryllä Hämeeseen. Rautatie Helsingistä Hämeenlinnaan. Tammi 2003, Korotan Slovenia.
- Turpeinen, Oiva. Pietarin rata. Rajamaasta maailmalle. Karisto Oy 2004, Hämeenlinna
- Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Gummerus Kirjapaino Oy 2009, Jyväskylä.
- Vilkuna, Anna-Maria. Kruunun maatalous. Kuninkaankartanot. Teoksessa Rasila, Viljo et al. (toim.), *Suomen maatalouden historia. Perinteisen maatalouden aika esihistoriasta 1870-luvulle*. Gummerus kirjapaino Oy 2003, Jyväskylä.
- Vares, Vesa. Meurman, Agathon. Suomen kansallisbiografia 6. Karisto Oy:n kirjapaino 2005, Hämeenlinna.
- Zetterberg, Seppo. Yhteisellä matkalla. VR 150 vuotta. WSOY 2011, Helsinki.

LIITTEET

LIITE 1. ERITYISSANASTOA

Aateli ja ritaristo: Suomen korkein sääty, johon kuuluivat kaikki ylä- ja ala-aatelin kolme luokkaa. Jokaisella suomalaisella aatelissuvulla oli velvollisuus osallistua valtiopäivätyöskentelyyn, eivätkä he saaneet työstään edustuspalkkiota, toisin kuin muiden säätyjen edusmiehet. Sukua edusti joko sen päämies (vanhin edustaja) tai joku hänen sijastaan. Suvut saattoivat myös luovuttaa oman edustusoikeutensa toisen suvun jäsenelle. Säädyn istunnoissa puhetta johti vapaaherrain ja kreivien joukosta valittu maamarsalkka, jolla oli myös muita valtiopäivätyöskentelyyn liittyviä velvoitteita.

Armollinen esitys: Yleensä kokonaismuodossaan Keisarillisen Majesteetin armollinen esitys, joka oli yleensä senaatin valmisteleva ja Pietarissa sijaitsevan kenraalikuvernöörin hallitsijalle esittämä laki- tai asetusero, jonka hallitsija oli hyväksynyt ja antanut säätyjen tutkittavaksi. Hallitsija saattoi myös antaa esityksen säätyjen tutkittavaksi kysymättä lainkaan senaatin mielipidettä.

Kruununpuustelli: Valtion virkatalo.

Kruununtila: Valtion maalla oleva ja valtion omistama tila, jota talonpoika viljeli vuokraajana. Kruununtilallinen maksoi maaveroa, joka oli käytännössä vuokra. Tilan hallintaoikeus ei periytynyt jälkikasvulle.

Kruunun virkatalo: Tila, joka oli luovutettu asuinpaikaksi jollekin valtion virkamiehelle tai viranhaltijalle. Tilan tuotto oli osa virkamiehen palkkaa. Etupäässä upseerien ja aliupseerien hallinnassa (sotilasvirkatalo), mutta myös siviilivirkataloja esiintyi.

Kuninkaankartano: Ruotsin kruunun hallussa olleita suurtiloja, jotka luotiin pitkälti Kustaa Vaasan aikaan 1500-luvulla uskonpuhdistuksen myötä pappiloilta riistetyistä maista. Se oli samalla alueensa hallintokeskus. Siirtyivät myöhemmin aateliston haltuun läänityksinä.

Kuninkaan latokartano: Kuninkaankartanoiden yhteydessä olleita sivumaatiloja, joita perustettiin Kustaa Vaasan käskystä joka pitäjään. Siirtyivät myöhemmin aateliston haltuun läänityksinä.

Manttaali: Miesluku (ruots. man tal) eli pitäjän isäntien lukumäärä.

Perintötila: Tila, jonka haltijalla (tavallisesti talonpoika) oli perinnöllinen omistusoikeus tilaan ja josta maksettiin maaveroa kruunulle. Mikäli haltija oli maksukyvytön, saattoi muuttua kruununtilaksi. Perintötiloja saattoivat omistaa myös porvarit.

Perinnöksiosto: Kruununtilan lunastaminen perintötilaksi.

Papisto: Papiston piiriin kuuluivat seurakuntien kappalaiset, kirkkoherrat, rovastit, piispat ja heidän perheensä. Valtiopäivämiesvaaleissa valittiin yksi edustaja kustakin rovastikunnasta ja äänioikeutettuja olivat kirkkoherrat ja kappalaiset. Vanhan tavan mukaisesti oli kuitenkin tavallista, että hiippakunnat lähettivät tietyn määrän miehiä edustajikseen ja vuoden 1869 valtiojärjestys ilmaisi ainoastaan vähimmäismäärät. Piispojen lisäksi Turun hiippakunnan papit lähettivät vähintään 12, Porvoon 10 ja Kuopion kuusi miestä. Säädyn istunnoissa puhetta johti arkkipiispa tai hänen sijastaan virkaiältään vanhin piispa.

Porvaristo: Jokainen kaupungissa kauppaa harjoittava porvariluvan saanut kauppias oli porvari, joskin valtiopäivävaaleissa kelpoisuudesta syntyi enemmän epäselvyyksiä kuin missään muussa säädysssä. Kaupunkien edustajamäärät olivat ennen vuotta 1869 sopimusten mukaisia. Sen jälkeen määrättiin, että jokainen kaupunki voisi lähettää yhden miehen jokaista alkavaa kuutta tuhatta asukasta kohdin. Äänioikeus myös laajeni. Porvarisoikeutta ei enää katsottu äänioikeuden perusteeksi, vaikka sen piiriin kuuluivat yleensä pääasiassa kaupungin elinkeinonharjoittajat: kauppiaat, tehtaanomistajat, laivanvarustajat ja erityisten privilegioiden nojalla ammattia harjoittavat. Vuodesta 1875 eteenpäin äänimäärän ratkaisi varallisuus.

Ratsutila (rustholli): Verovelvollinen perintö- tai kruunutila, joka ruotujakolaitoksen aikana varusti sotaan ratsumiehen hevosineen ja sai nauttia hyväkseen tätä rasitusta vastaavat tilalta kruunulle suoritettavat verot. Talonpoikaissukuisten rusthollarien vauraus näkyi siinä, etteivät isäntä ja emäntä enää välttämättä ottaneet osaa talon töihin.

Rälssi: Ruotsinkielen sanasta *frälse*, joka tarkoittaa vapaata ja verosta vapautettua. Suorittivat ratsupalvelusta Ruotsin kruunulle. Ensimmäiset rälssitilat syntyivät Suomeen 1200-luvulla.

Rälssisäteri: Aatelisen asumakartano, joka oli vapaa maaverosta, ratsupalvelusta ja kaikista muista veroluonteisista rasituksista.

Rälssitila: Kruununverosta vapaa tila, jolle 1600-luvulta lähtien oli kuitenkin asetettu samat velvollisuudet väenotoissa kuin ruotuväkijärjestelmän kruunun- ja perintötiloille. Omistajina vuoteen 1864 saakka aateliset, jonka jälkeen rälssitiloja saivat ostaa myös muut säädyn jäsenet. Viljelijänä toimi kuitenkin kautta aikain talonpoika vuokrasuhteessa.

Säteri: Aatelin asumakartano. Ei tule sekoittaa moniin kartanoiksi kutsuttuihin suurtiloihin.

Säteriratsutila: Aatelin tai muun säätyläisen omistama verovapaa asumakartano, jolla oli kuitenkin ennen 1800-lukua ratsumiehen varustamisen velvollisuus.

Sääty: Säädyllä tarkoitetaan yleensä yhteiskunnallista luokkaa, joita Suomessa oli historiallisesti aina vuoteen 1906 asti neljä: aateli ja ritaristo, papisto, porvaristo ja talonpojat. Säädyt määrittivät ihmisen oikeudet ja velvollisuudet yhteiskunnassa. Vain säätyjen jäsenillä oli oikeus osallistua valtiopäiville.

LIITE 2. RAUTATIERAKENTAMISEN LYHYT AIKAJANA HÄMEEN RADASTA OULUN RATAAN.

1857: Suomen senaatti tekee päätöksen ensimmäisen rautatieyhteyden rakentamisesta Helsingistä Hämeenlinnaan.

1862: Helsinki–Hämeenlinna-rautatien avajaiset pidetään.

1864: Säädyt tekevät valtiopäivillä päätöksen rakentaa rautatieyhteys Riihimäeltä Lahteen ja Hämeenlinnasta Tampereelle. Hankkeet menevät huonossa taloustilanteessa kuitenkin jäihin.

1867: Valtiopäivät hylkää Hämeenlinnasta Tampereelle suunnitellun yhteyden, jotta kaikki resurssit suunnattaisiin Riihimäeltä Viipurin kautta Pietariin suuntautuvaan yhteyteen.

1871: Pietarin radan avajaiset. Lyhyet osat, muun muassa Riihimäki–Lahti, ovat olleet toiminnassa jo aikaisemmin.

1872: Valtiopäivät tekevät periaatepäätöksen, ettei valtio-omisteisia ratoja myydä yksityisille. Hämeenlinna ja Tampereen välinen yhteys päätetään rakentaa valtionrahoitteisesti, vaikka ne oli annettu yksityisille yhtiöille. Samalla päätetään myös Toijalasta Turkuun kohdistuvan radan rakennustöistä.

1876: Rautatiet Tampereelle ja Turkuun avautuvat liikenteelle.

1877: Säädyt päättävät Vaasan radan rakennustöistä. Rata vedetään Näsijärven itäpuolitse.

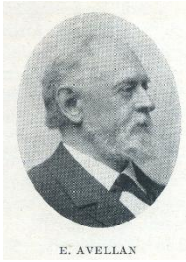
1879: Vaasan radan rakennustyöt alkavat. Tästä lähtien rakennustyö on jatkuvaa ja kokeneet työmiehet, insinöörit sekä kalusto voidaan siirtää aina uudelle työmaalle.

1882: Säädyt tekevät päätöksen Ouluun suuntautuvasta radasta ja kallistuvat Pohjanmaan radan kannalle, joka on lopulta kompromissi ratkaisu rantaradan ja Suomenselän suunnan kannattajien kesken.

1883: Vaasan radan avajaiset. Oulun radan rakennustyöt aloitetaan samana vuonna.

1886: Oulun radan avajaiset.

LIITE 3. ERÄITÄ TALONPOIKAISSÄÄDYN EDUSTAJIA. Kuvat: Hytönen, Viljo. Talonpoikaissäätö II. 1926.



Avellan, Edvin (1830–1912): Suomenmielinen Avellan kirjoitti itsensä ylioppilaaksi ja toimi opettajana sekä Hämeenlinnassa että Porissa. Jätettyään tämän toimen hän siirtyi synnyinkartanonsa Ahlaisten viljelijäksi Kellahdella (nykyisin osa Poria). Hän toimi valtiopäivillä jopa yhdeksään otteeseen vuosina 1877–1900 edustaen Alisen Satakunnan ja sen seuraajaa Ulvilan tuomiokuntaa. Avellan oli toimelias rautatievaliokunnassa, mutta hänet muistetaan myös tasa-arvon kannattajana. Vuonna 1888 hän anoi naisille oikeutta suorittaa ylioppilastutkinto ilman erillislupaa.



Hannuksela, Iisakki (1827–1889): Hannuksela edusti Ilmajoen tuomiokuntaa kolmeen otteeseen valtiopäivien historiassa, mutta erityisesti hän on jäänyt mieleen lausahduksestaan, että ”Pohjanmaata on ylenkatsottu”. Ruotsinkielentaitojensa ansiosta hänet valittiin varhaisessa vaiheessa suomenmielisenä valiokuntatyöhön ja etenkin talousvaliokunnassa hän ajoi voimakkaasti raittiusasiaa. Hän osallistui kotipitäjässään Ilmajoella paikallisen maamiesseuran uudelleenherättämiseen talonpoikaisin voimin ja tuli tunnetuksi karjankasvatuksen puolestapuhujana. Hannuksela kantoi erityisesti huolta suomenkielen asemasta ja vaati maaseudun epäoikeudenmukaisen perimysjärjestyksen remonttia ja naisille yhtäläistä perintöoikeutta.



Keto, Johan Erik (1826–1882): Mustasaaren tuomiokuntaa edustanut Keto osallistui ensimmäisen kerran valtiopäivätyöhön ensimmäisiä valtiopäiviä valmistelleen Tammikuun valiokunnan jäsenenä vuonna 1862. Sitten hän toimi edustajana vielä neljästi, viimeisen kerran kuolinvuonaan 1882. Ruotsinkielisenä Keto joutui osallistumaan aina useampaan kuin yhteen valiokuntaan. Häinkin taisteli naisten yhtäläisen perintöoikeuden puolesta ja oli puheissaan karkäs. Hän sai jopa varoituksen omalta säädyltään moitittuaan erästä pappissäädyn edustajaa ”onnenonkijaksi”. Kedon suurin vaikutus olikin 1860-luvulla, ”puhtaiden talonpoikien” kultakaudella.



Kumpulainen, Pietari (1817–1880): Opinhaluiseksi kuvattu Kumpulainen oli Kedon ohella säädyn johtomiehiä 1860-luvulla, mutta säätyläisten mukaan tulon myötä hänenkin asemansa laski. Siitä huolimatta iisalmelainen Kumpulainen valittiin tärkeisiin valiokuntiin, muun muassa laki- ja talousvaliokuntaan 1867. Hän oli monessa mielessä hyvin avarakatseinen edustaja, että hän miltei ainoana asetui puolustamaan romanien ja juutalaisten oikeuksia säädysään.



Meurman, Agathon (1826–1909): Agathon Meurmania on usein kuvattu talonpoikaissäädyn vaikutusvaltaisimmaksi mieheksi, joka tunsikin myös hyvin paikkansa. Hän erehtyi vuonna 1877 jopa valiokunnassa mahtailemaan, että ”Talonpoikaissäätö, se olen minä!”. Meurman oli kiistatta sanavalmis ja edusti säädyn oppineinta puolta. Hän kuului äitinsä puolelta kuuluisaan Arwidssonin sukuun ja Adolf Ivar Arwidsson oli itse asiassa hänen enonsa. Hänet lähetettiin jo 12-

vuotiaana Pietariin oppimaan venäjää upseerina palvelevan veljensä hoteisiin. Meurman luki itsensä ylioppilaaksi ja hänestä tuli myöhemmin kunnallisneuvos ja Liuksialan kartanon omistaja Kangasalla, mikä antoi hänelle oikeuden edustaa talonpoikaissäädystä. Meurman osallistui jopa 10 valtiopäiviin vuosina 1872–1900, edustaen suurimman osan ajastaan Pirkkalan tuomiokuntaa. Hän oli – Lauri Ingmanin mukaan – viimeinen ensimmäisen polven fennomaanijohtaja, joka ehti nähdä vielä suurlakon, eduskuntaudistuksen ja venäläistämistoimet. Meurman oli säätynsä ehdotonta kärkeä, mutta mikään itsevaltiassaan hän ei ollut. Hänet muistetaan kuitenkin erityisesti lausahduksestaan 1877–78 valtiopäivillä valiokunnan kokouksessa ”Talonpoikaissäädystä, se olen minä!”. Ilmeisesti hän ymmärsi menneensä liian pitkälle, sillä pyrki seuraavissa sanankäänteissään ottamaan sanojaan takaisin.



Päivärinta, Pietari (1827–1913): Lukkari Pietari Päivärinta edusti Salosten (myös Salon) tuomiokuntaa 1882–91. Hän oli aikansa suosituimpia suomalaisia kansankirjailijoita ja hänen teoksiaan on painettu 13 kielelle. Kirjoissaan Päivärinta kuvasi erityisesti keskipohjalaista kansanelämää. Kirjoittamaan hän oli opetellut käyttämällä ensimmäisenä kirjoituslujastaan lumihankea. Hän oli myös valtiopäivien tunnetuimpia edustajia, joista lehdet innokkaasti kirjoittelivat ja hänen puheensa herättivät erityistä mielenkiintoa yleisölehtereillä. Pohjanmaan rata tuli toteuduttuaan kulkemaan – sattuman kautta, tosin – Päivärinnan kotitalon vierestä Ylivieskassa.



Slotte, Carl Johan (1827–1903): Carl Slotte oli yksi säädyn pitkäaikaisimmista veteraaniedustajista, joka palveli säätään 12 valtiopäivien ajan ja edusti sinä aikana Kokkolan (1863–1885), Raaseporin (1888 ja 1900), Piikkiön (1891), Korsholman (1894) ja Porvoon (1897 ja 1899) tuomiokuntia. Hänen merkityksensä säädystä ei ole epäilystä, sillä toimi viiteen otteeseen säädyn puhemies vuosina 1877–1891. Hän joutui vuodesta 1885 eteenpäin kuitenkin suomenmielisten epäsuosioon. Tämä saattoi johtaa siihen, ettei häntä enää puhemieskautensa jälkeen valittu mihinkään luottamustehtäviin säädyn sisällä.

LIITE 4. KARTAT, KUVAT JA KUVAAJAT.

Kartat

Kartta 1. Isokronikartta matkasta, joka kyettiin tekemään yhdessä päivässä Helsingistä. s. 20. Lähde: Masonen et al. Soraa, työtä, hevosia. Tiet ja liikenne vuosina 1860–1945. OY Edita Ab 1999, Helsinki.

Kartta 2. Suomen vesi- ja laivaliikenteen kattavuusalue vuonna 1908. s. 40. Lähde: Masonen et al. Soraa, työtä, hevosia. Tiet ja liikenne vuosina 1860–1945. OY Edita Ab 1999, Helsinki.

Kartta 3. Vaasan radan linjauksen vaihtoehdot. s. 84. Lähde: Valtion rautatiet 1862–1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus I. Helsingin sentraalikirjapaino ja kirjasitomo Osakeyhtiö 1912, Helsinki.

Kartta 4. Oulun radan vaihtoehtoiset suunnat vuoden 1882 valtiopäivillä. s. 87. Lähde: Valtion rautatiet 1862–1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus I. Helsingin sentraalikirjapaino ja kirjasitomo Osakeyhtiö 1912, Helsinki.

Kuvat

Talonpoikaissäädyn istunto vuonna 1877. s. 4. Lähde: Hytönen, Viljo. Talonpoikaissäädyn historia Suomen valtiopäivillä 1809–1906, I osa. Tietosanakirjaosakeyhtiö 1923, Helsinki.

Kuvaajat

Kuvaaja 1. Vuoteen 1886 mennessä säännölliselle liikenteelle avatut rautatiet. s. 18. Lähde: Zetterberg, Seppo. Yhteisellä matkalla. VR 150 vuotta. WSOY 2011, Helsinki.

Kuvaaja 2. Talonpoikien säädyn jäsenten sosiaalinen jakautuminen valtiopäivillä 1863–1882. s. 24. Lähde: Jutikkala, Eino. Säätyedustuslaitoksen kokoonpano, työmuodot ja valtuudet. Teoksessa Suomen kansanedustuslaitoksen historia. Toim. Renvall, Pentti. Valtion painatuskeskus 1974, Helsinki.

Kuviot

Kuvio 1. Säätyjako lääneittäin 1880. s. 22. Lähde: Haapala et al. (toim.). Suomen historian kartasto. Gummerus kirjapaino Oy 1997, Jyväskylä.